

## Bachelorthesis

im Studiengang Transportwesen/Logistik

zur Erlangung des Grades

Bachelor of Engineering (B.E.)

## Titel

Empirische Studie zur Anwendung der Logistik-AGB in der  
Speditionsbranche

Verfasser

Jorit Rolf-Pissarczyk [30551]

Vorgelegt am 05.10.2017

Erstprüfer: Prof. Dr. Thomas Wieske, Hochschule Bremerhaven

Zweitprüfer: RA Axel Salzmann, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

## Vorwort

Die Bachelorthesis mit dem Titel „*Empirische Studie zur Anwendung der Logistik-AGB in der Speditionsbranche*“ ist in Abstimmung mit Herrn RA Axel Salzmann, Leiter vom Kompetenzzentrum für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik bei der KRAVAG-LOGISTIC-Versicherungs-AG, und Herrn Prof. Dr. Thomas Wieske, Vorsitzender des Instituts für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM) und Dozent an der Hochschule Bremerhaven, entstanden. Die Durchführung der Studie fand vom 01.05.2017 bis zum 30.09.2017 bei der R+V Allgemeine Versicherung AG in Hamburg statt.

Zunächst möchte ich speziell Herrn RA Axel Salzmann und Herrn Prof. Dr. Wieske für Ihre umfangreiche Unterstützung danken. Ihre konstruktive Kritik und Denkanstöße für neue Ansätze haben mir nicht nur für diese Studie, sondern auch für meine weitere berufliche Entwicklung geholfen.

Des Weiteren gilt ein besonderer Dank Herrn Alf Wegner (Filialdirektion SVG – R+V Versicherung AG), Herrn Ulrich Balke (Filialdirektor Vertriebsweg KRAVAG/SVG – R+V Allgemeine Versicherung AG), Herrn Ralph Häusser (Leiter Transport Betrieb Verkehrshaftung/Multicover - KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG) und Herrn Ingo Schumacher (Leiter Verkehrshaftung/Multicover-Schaden - KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG) für ihre Unterstützung, Verbesserungsvorschläge und das Korrekturlesen. Nicht namentlich genannte Mitarbeiter innerhalb der R+V Versicherung möchte ich natürlich auch danken, die mich ebenfalls bei der Bearbeitung unterstützt haben.

Einen besonderen Dank möchte ich den Interviewpartnern aussprechen, die diese Studie mit ihren Erfahrungen unterstützt haben. Zudem haben mir die Interviews und deren Informationen ein tiefgehendes Wissen über die zu bearbeitende Thematik gegeben, welches für mich nicht nur hilfreich bei der Durchführung der Studie war, sondern auch ein praktisches Verständnis für verschiedene Themengebiete ist.

Zu guter Letzt möchte ich Freunden, Familie und meiner Freundin, die mir nicht nur seit vielen Jahren in meinem Werdegang und während meines Studiums zur Seite steht, sondern auch für die außergewöhnliche Unterstützung während meiner Bachelorthesis, danken.

## Inhaltsverzeichnis

Abstract .....	IV
Abbildungsverzeichnis .....	V
Tabellenverzeichnis .....	VII
Abkürzungs- und Definitionsverzeichnis .....	VIII
1    Einleitung .....	1
1.1    Aktueller Anlass der Studie mit Zielsetzung .....	5
1.2    Aufbau der Arbeit .....	7
1.3    KRAVAG Versicherung .....	8
1.4    ILRM .....	9
2    Forschungsstand .....	10
3    Daten und Methoden .....	11
3.1    Untersuchungstyp: Internetrecherche .....	15
3.1.1    Internetrecherche .....	17
3.1.2    Zwischenfazit Internetrecherche .....	26
3.2    Untersuchungstyp: Interviews - Verfahren, Transkription und Analyse .....	27
4    Ergebnisse .....	35
4.1    Internetrecherche: Top 100 der Logistik .....	35
4.2    Internetrecherche: Sonstige Quellen .....	49
4.3    Internetrecherche: Gesamtübersicht .....	66
4.4    Bewertung der Interviews .....	72
5    Fazit .....	82
6    Literatur- und Quellenverzeichnis .....	XI
7    Eidesstattliche Erklärung .....	XVI

## Abstract

Die vorliegende Bachelorarbeit *Empirische Studie zur Anwendung der Logistik-AGB in der Speditionsbranche* hat insofern eine Bedeutung, da die Thematik der logistischen Zusatzleistungen aus Sicht der Logistiker weiter am Wachsen ist. Neben der Spezialisierung auf verschiedene Branchen, übernehmen Spediteure mehr und mehr Auslagerungstätigkeiten. Vereinbarungen wie die Logistik-AGB sind insbesondere bei erstmaligen Auslagerungen, sowie Mehrwertdienstleistungen im Alltagsgeschäft eine wichtige Grundlage. Zudem werden AGB immer wieder überarbeitet oder neue AGB werden auf dem Markt integriert, sodass Kenntnisse über den derzeitigen Anwendungsstand der Logistik-AGB von Relevanz sind. Eine IST-Erfassung der Marktdurchdringung ist daher zu untersuchen.

Neben einer Internetrecherche wurden Interviews durchgeführt, um offen gebliebene Fragen aus dem Hauptanalyseteil der Internetrecherche zu beantworten. Die Untersuchung wurde zwischen Klein- und mittelständischen Unternehmen und Großunternehmen unterschieden. Zudem wurden die betrachteten Spediteure analysiert, ob diese in bestimmten Branchen aktiv sind, um weitere Unterscheidungsmerkmale der Logistik-AGB zu erhalten. Die Ergebnisse wurden dabei aus verschiedenen Blickwinkel untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die Logistik-AGB zu ca. einem Viertel in der Speditionsbranche veröffentlicht wurden. Der Logistik-AGB Anteil steigt bis zu einem Anteil von 42 Prozent, wenn nur die Unternehmen betrachtet werden, die auch Mehrwertdienstleistungen tätigen. Die Ergebnisse der Internetrecherche und Ansichten von Interviewpartnern in den richtigen Kontext zu setzen ist daher umso wichtiger, wenn verschiedene Betrachtungsweisen zur Anwendung kommen.

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Fallgruppen in der Logistik .....	4
<b>Abbildung 2:</b> Phasen der Marktforschung .....	12
<b>Abbildung 3:</b> Phasen der Marktforschung zu den Logistik-AGB .....	14
<b>Abbildung 4:</b> Aufbau des Kapitel 4.....	15
<b>Abbildung 5:</b> Marktanteil der untersuchten Unternehmen in Deutschland (Umsatz).....	19
<b>Abbildung 6:</b> Übersicht der Unternehmensgrößen-Verteilung .....	20
<b>Abbildung 7:</b> Deutschlandkarte der Unternehmenssitze von den untersuchten Unternehmen .....	21
<b>Abbildung 8:</b> Top-Logistikstandorte in Deutschland.....	23
<b>Abbildung 9:</b> Verhältnis der Auswahl der Interviewpartner.....	29
<b>Abbildung 10:</b> Übersicht der Positionen der Interviewpartner der vertretenen Unternehmen .....	30
<b>Abbildung 11:</b> Übersicht der Unternehmensanzahl .....	31
<b>Abbildung 12:</b> Übersicht über der Größenverteilung der Logistikdienstleister .....	32
<b>Abbildung 13:</b> Verteilung der Logistik-AGB Nutzer - Top 100 der Logistik.....	36
<b>Abbildung 14:</b> Anteil an Logistik-AGB Nutzern am gesamten Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands – Top 100 der Logistik.....	37
<b>Abbildung 15:</b> Deutschlandkarte der Logistik-AGB Nutzer - Top 100 der Logistik.....	38
<b>Abbildung 16:</b> Übersicht der Mehrwertdienstleistungen - Top 100 der Logistik .....	42
<b>Abbildung 17:</b> Anteil an Logistik-AGB Nutzern von VAS "Ja" – Gesamt (links) und ohne AGB veröffentlicht (rechts) – Top 100 der Logistik .....	43
<b>Abbildung 18:</b> Verhältnis der Logistik-AGB Nutzer zu Nutzern anderer AGB, ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben – Top 100 der Logistik .....	45
<b>Abbildung 19:</b> Ergebnis der Hochrechnung: Verhältnis Logistik-AGB Nutzer zu Nicht-Logistik- AGB Nutzern – Top 100 der Logistik.....	47
<b>Abbildung 20:</b> Branchenkategorien im Zusammenhang zu den Logistik-AGB Nutzern – Top 100 der Logistik.....	49
<b>Abbildung 21:</b> Verteilung der Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen .....	50
<b>Abbildung 22:</b> Anteil an Logistik-AGB Nutzern am gesamten Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands – Sonstige Quellen .....	51

<b>Abbildung 23:</b> Deutschlandkarte der Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen .....	52
<b>Abbildung 24:</b> Darstellung der VAS im Zusammenhang mit den drei Gruppierungen – Sonstige Quellen.....	56
<b>Abbildung 25:</b> Anteil der Logistik-AGB Nutzer ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben - Sonstige Quellen.....	58
<b>Abbildung 26:</b> Endergebnis der Hochrechnung - Sonstige Quellen.....	60
<b>Abbildung 27:</b> Darstellung des Anteils von KMU gegenüber Großunternehmen - Sonstige Quellen .....	62
<b>Abbildung 28:</b> Logistik-AGB Nutzer bei Großunternehmen - Sonstige Quellen .....	63
<b>Abbildung 29:</b> Logistik-AGB Nutzer bei KMU - Sonstige Quellen.....	64
<b>Abbildung 30:</b> Vergleich der VAS der drei KMU Gruppen - Sonstige Quellen .....	65
<b>Abbildung 31:</b> Anteil der Logistik-AGB Nutzer von VAS "Ja" - Gesamt KMU (links) und ohne AGB nicht veröffentlicht (rechts) - Sonstige Quellen .....	66
<b>Abbildung 32:</b> Anteil der Logistik-AGB Nutzer an der Gesamtanzahl (n= 321) .....	67
<b>Abbildung 33:</b> Umsatz der Logistik-AGB Nutzer im Vergleich zum Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands - Gesamt.....	68
<b>Abbildung 34:</b> Deutschlandkarte Logistik-AGB Nutzer - Gesamtübersicht .....	69
<b>Abbildung 35:</b> Anteil an Logistik-AGB Nutzern von VAS "Ja" – Gesamtanzahl (links) und ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben (rechts).....	70
<b>Abbildung 36:</b> Übersicht der Logistik-AGB Nutzer der vertretenden Unternehmen der Interviewpartner.....	72
<b>Abbildung 37:</b> Vergleich der Logistik-AGB Nutzer hinsichtlich Mehrwertdienstleistungen zwischen KMU (links) und Großunternehmen (rechts).....	73

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b> Logistische Dienstleistungen (Value Added Services) .....	2
<b>Tabelle 2:</b> Logistik-Branchen in der Spedition.....	25
<b>Tabelle 3:</b> Internetrecherche der Top 100 der Logistik (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 1.....	40
<b>Tabelle 4:</b> Internetrecherche der Top 100 der Logistik (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 2.....	41
<b>Tabelle 5:</b> Hochrechnung Schritt 1: Anzahl der VAS von Unternehmen, die ihre AGB veröffentlicht haben – Top 100 der Logistik .....	44
<b>Tabelle 6:</b> Hochrechnung Schritt 2: Berechnung VAS-Anteile von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB – Top 100 der Logistik.....	45
<b>Tabelle 7:</b> Hochrechnung Schritt 3: Berechnung der Anzahl von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB – Top 100 der Logistik.....	46
<b>Tabelle 8:</b> Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer – Top 100 der Logistik.....	48
<b>Tabelle 9:</b> Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 1 .....	53
<b>Tabelle 10:</b> Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 2 .....	54
<b>Tabelle 11:</b> Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 3 .....	55
<b>Tabelle 12:</b> Hochrechnung Schritt 1: Anzahl der VAS von Unternehmen, die ihre AGB veröffentlicht haben - Sonstige Quellen.....	57
<b>Tabelle 13:</b> Hochrechnung Schritt 2: Berechnung VAS-Anteile von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB - Sonstige Quellen .....	58
<b>Tabelle 14:</b> Hochrechnung Schritt 3: Berechnung der Anzahl von Logistik-AGB Nutzern und Nutzer anderer AGB - Sonstige Quellen .....	59
<b>Tabelle 15:</b> Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen.....	61
<b>Tabelle 16:</b> Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer .....	71

## Abkürzungs- und Definitionsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.
BME	Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik
B. V.	„Besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid“ Niederländische Gesellschaft mit beschränkter Haftung
BWVL	Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.
bzw.	beziehungsweise
Co.	Compagine
D	Deutschland
Dr. jur.	Doctor juris
DSLVL	Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
DTLB	Deutsche Transport- und Lagerbedingungen
e. V.	eingetragener Verein
G	Global
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hrsg.	Herausgeber
ILRM	Institut für Logistikrecht & Riskmanagement
K	Konzern
KG	Kommanditgesellschaft
KMU	Kleine und Mittelständische Unternehmen
Kontraktlogistik	sind mehrere logistische Funktionen/Aktivitäten, welche zu einem Leistungsspektrum erhöhter Komplexität integriert werden. Die Bedürfnisse werden dabei an den jeweiligen Verlader angepasst. Aufgrund der Größe des Vertrags und der hohen Individualität der Haftung, handelt es sich bei der Kontraktlogistik um einen individuellen Kontrakt zwischen



	Verlader und Dienstleister, welcher für die logistischen Risiken eingedeckt wird. <sup>1</sup>
n	Anzahl
o.D.	ohne Datum
RA	Rechtsanwalt
Spediteur	ist nach § 453 HGB durch den Speditionsvertrag derjenige, der die Versendung des Gutes zu besorgen hat. Bei Selbsteintritt (§ 458 HGB), Spedition zu festen Kosten (§ 459 HGB) oder Sammelladung (§ 460 HGB) eines auszuführenden Auftrags, hat der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. <sup>2</sup>
Speditionsübliche Logistik	sind Tätigkeiten, die eindeutig in den Anwendungsbereich der ADSp fallen. Diese sind unter Ziff. 2 ADSp zuzuordnen. <sup>3</sup>
unv.	unverständlich
u.a.	unter anderem
VaG	Verein auf Gegenseitigkeit
Value Added Services	sind Zusatzleistungen, die in Verbindung mit dem Kerngeschäft, Logistikdienstleistungen bzw. Transport, Lagerung oder Umschlag stehen. Dies können z.B. Montagearbeiten, Lackierungen oder auch die Entsorgungslogistik sein. Andere Begriffe dafür sind auch logistische Zusatzleistungen, Mehrwertdienste oder Mehrwertdienstleistungen. <sup>4</sup>
VAS	Value Added Services
VBGL	Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions-, und Logistikunternehmer
Verlader	ist ein Unternehmen, welches ein Gut zum Versand aufgibt.
Vgl.	Vergleich

---

<sup>1</sup> Vgl. Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 193.

<sup>2</sup> Vgl. DSLV (2015), S. 14.

<sup>3</sup> Vgl. Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 196.

<sup>4</sup> Vgl. Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael (2012), S.435, S. 609.

VVWL

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen  
e. V.

Zuruflogistik

ist im Wesentlichen spontane Zusatzleistungen, die ohne Prüfung der haftungsrechtlichen Konsequenzen und genauer vertraglichen Rahmenbedingungen übernommen und erbracht werden. Dabei ist die Rede auch vom Zurufgeschäft, welches einfach gemacht wird und in Abgrenzung zur Kontraktlogistik zu betrachten ist.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Vgl. Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 194.

# 1 Einleitung

Im Laufe des 21. Jahrhunderts entwickelt sich der klassische Spediteur immer mehr zum Logistikdienstleister. Der klassische Spediteur transportiert, lagert und tätigt spedititionsübliche Zusatzleistungen wie Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen. Jedoch hat sich das Angebot der Spediteure erweitert, sodass Waren und Güter mittlerweile zusätzlich montiert, repariert und kontrolliert werden. Es geht sogar so weit, dass Spediteure u.a. ganze Prozesse planen, steuern, realisieren und/oder kontrollieren.<sup>6</sup> Während die verladende Wirtschaft immer mehr Leistungen auslagert, um Kosten zu senken und/oder sich auf die Kernkompetenzen zu konzentrieren, übernehmen Spediteure neben ihren standardisierten Leistungen mehr spedititionsübliche und –unübliche Zusatzleistungen. Es handelt sich dabei nicht mehr nur um logistische Primärleistungen, sondern oftmals auch um werk- und kaufvertragliche Tätigkeiten. Der Spediteur wird somit tiefer in die Beschaffungs-, Produktions- und Absatzprozesse von Industrie und Handel integriert und wird letztendlich zum Logistikdienstleister.<sup>7</sup> Um dies zu ermöglichen, sind Know-how, das notwendige Equipment mit Be- und Verarbeitungsmaschinen, sowie IT gefordert. Die Produktionstiefe der verladenden Wirtschaft sinkt demnach weiter und liegt somit nur noch bei einem Eigenanteil zwischen 30 % und 60 % (2006); das Umsatzvolumen im Bereich der Kontraktlogistik wächst dagegen.<sup>8</sup> Nach Angaben des Deutschen Spedititions- und Logistikverband (DSLVL) betreiben mittlerweile 83 % der Spedititionsunternehmen logistische Dienstleistungen (2014), was die Bedeutung der oben beschriebenen Thematik weiter befürwortet.<sup>9</sup>

Die Tabelle 1 (S. 2) gibt einen Überblick der logistischen Zusatzleistungen. Laut dem DSLVL handelt es sich bei den dargestellten logistischen Dienstleistungen aber nur um eine Momentaufnahme, da dieser Bereich tendenziell am Wachsen ist. Die Tätigkeitsfelder verändern und entwickeln sich weiter. Eine Definition zu spedititionsübliche und –unübliche Leistungen fehlt in der Literatur, um mit Sicherheit zwischen den Begriffen abzugrenzen. Im

---

<sup>6</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 192.

<sup>7</sup> Vgl. Valder, Hubert; Wieske, Thomas (2006), S. 221.

<sup>8</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 83; Keine aktuelleren Zahlen zur Produktionstiefe gefunden.

<sup>9</sup> Vgl. DSLVL (2015), S. 14.

Vergleich dazu ist es wesentlich sicherer zu erklären, wie der Zusammenhang zwischen Beförderung und Lagerung zu definieren ist.<sup>10</sup>

Tabelle 1: Logistische Dienstleistungen (Value Added Services)<sup>11</sup>

Logistikberatung	Abrufsteuerung	Bestandsmanagement
Qualitätskontrollen	Kontrolle von Luftfracht / Seefracht (Röntgen etc.)	Zentrallagerfunktion
Bestellabwicklung für Kunden	Konfektionierung	Montagearbeiten
Kommissionieren, Verpacken	Etikettierung	Regalservice
Fakturierung und Inkasso	Retourenmanagement	Call Center
Tracking & Tracing	eFulfilment	Andere

Die stärkere Einbindung in der Güterproduktion und -verteilung hat zu einer Auswirkung auf die Verantwortung der Spediteure und zum anderen auf die vertraglichen Rahmenbedingungen.<sup>12</sup> Die Vertragsbedingungen zwischen Parteien basieren in der Regel auf standardisierten allgemeinen Geschäftsbedingungen, die in der Logistikbranche zu meist auf Basis der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) (Durchdringungsrate: ca. 90 %<sup>13</sup>) geschlossen werden. Jedoch sind Logistikverträge mit deren vielschichtigen Tätigkeiten eine höchst anspruchsvolle Aufgabe, wie es der Fall bei individuell ausgehandelten Verträgen in der Kontraktlogistik ist. In der Kontraktlogistik werden die Risiken von vornherein ausgiebig analysiert und Vertragsstörungen definiert.<sup>14</sup> Dies trifft jedoch nicht auf das Zurufgeschäft zu, welches überwiegend per Mail, Fax oder telefonisch abgeschlossen wird und somit eine schlichte Auftragserteilung erfolgt.<sup>15</sup> Die ADSp, die dafür in der Regel verwendet werden, gelten nach § 2 Abs. 1 und 2 für alle speditionsüblichen

<sup>10</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2008), S. 36.

<sup>11</sup> Vgl. DSLV (2015), S. 15, eigene Darstellung.

<sup>12</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2006), Folie 9 und 10.

<sup>13</sup> Interview Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV, in Bauer, Birgit; Cordes, Michael (2015)

<sup>14</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Rollinger, Norbert; Salzmann, Axel: Risiken in der Wertschöpfungskette – Worauf ist zu achten?, in Voß, Peter H. (2015), S. 207.

<sup>15</sup> Vgl. Valder, Hubert; Wieske, Thomas (2006), S. 221.

Leistungen (Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und Retourenabwicklung), „[...] wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung im Zusammenhang stehen [...]“.<sup>16</sup> Die ADSp schließen somit logistische Zusatzleistungen nicht mit ein, wenn es sich z.B. um die Installation von Waren und Gütern handelt. Daraus lässt sich schließen, dass sich die ADSp für Spediteure, die vielschichtige logistische Zusatzleistungen tätigen, nicht immer eignen. Für diese Tätigkeiten müssen daher separate Vereinbarungen geregelt werden.<sup>17</sup> Einen normierten Logistikvertrag gibt es nicht, welcher die vielschichtigen und sehr unterschiedlichen Tätigkeiten regelt und speziell für Logistikdienstleister entwickelt worden ist. Die Vertragsfreiheit, die dementsprechend herrscht, bringt unterschiedliche Rechtsbereiche für die komplexen Dienstleistungen zusammen. Daher stellte Kollatz auch die rhetorische Frage: „Was ist denn überhaupt zu versichern, wenn von logistischer Tätigkeit gesprochen wird und in welchem Bereich macht es Sinn [...]“.<sup>18</sup>

Ein Grund für die recht unstrukturierte Rechtslage liegt darin, dass die Verkehrshaftungsversicherung nicht die werkvertragliche oder produktionsbezogene Seite mit abdeckt. Der Versicherungsschutz bleibt somit oft lückenhaft.<sup>19</sup> Der Unterschied liegt vor allem zwischen dem sogenannten Zurufgeschäft und längerfristigen Projekten und der Kontraktlogistik. Während längerfristige Projekte und die Kontraktlogistik überwiegend mit individuellen Versicherungslösungen abgesichert sind, werden die Lücken vor allem in der Zuruflogistik deutlich.<sup>20</sup> Zudem zeigt sich, dass bei Auftragsvolumina, die ca. unter eine halbe Millionen Euro Jahresumsatz-Marke fallen, in den seltensten Fällen mit ausformulierten und genauen Verträgen zwischen Auftraggeber und Logistikdienstleister gearbeitet wird. Dies verdeutlicht die vermeintlich existierende Lücke und die damit zugrundeliegende Bedeutung in der Zuruflogistik.<sup>21</sup> Bei Geschäften, die „einfach gemacht werden“, fehlt die Zeit und das Geld, um ausformulierte Verträge bzw. Individualverträge abzuschließen. Der wirtschaftliche Aspekt ist für die beiden Parteien, Verlader und Spediteur, von Bedeutung.<sup>22</sup>

---

<sup>16</sup> Ziffer 2.1 und 2.2 ADSp 2017.

<sup>17</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2012), S. 6.

<sup>18</sup> Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 192.

<sup>19</sup> Vgl. Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 62.

<sup>20</sup> Vgl. Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 64.

<sup>21</sup> Vgl. Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 84.

<sup>22</sup> Vgl. Valder, Hubert; Wieske, Thomas (2006), S. 222.

Die Logistik-AGB sollen im Zusammenhang mit den ADSp die logistischen Zusatzleistungen im Tagesgeschäft, die aufgrund dessen oft im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen stehen, regeln. Dabei gelten die Logistik-AGB, die es seit dem Jahre 2006 gibt, für die speditiionsunüblichen Leistungen, die nicht von den ADSp erfasst werden.<sup>23</sup> Im Hinblick auf die Kontraktlogistik, bei Geschäften, die über die Zuruflogistik hinausgehen, dienen sie als Checkliste.<sup>24</sup> Die Logistik-AGB helfen somit bei der Aufsetzung von Individualverträgen, ersetzen können sie diese aber nicht.<sup>25</sup> In Kontraktlogistik benötigt es weiterhin eines Individualvertrages.<sup>26</sup>

Neben den beiden Feldern, der Kontrakt- und der Zuruflogistik, nennt Kollatz einen weiteren Bereich, in dem die Logistik-AGB Anwendung finden können. Bei Geschäften, in denen „[...] die Vertragsparteien zwar noch über die Regelungen und Formulierungen des Logistikvertrages verhandeln, aber bereits mit der logistischen Tätigkeit wegen Termindruck aus dem Auftrag angefangen haben.“<sup>27</sup> Die nachfolgende Übersicht (Abbildung 1) visualisiert den bisher beschriebenen Zusammenhang zwischen den ADSp, den Logistik-AGB und der Kontraktlogistik.

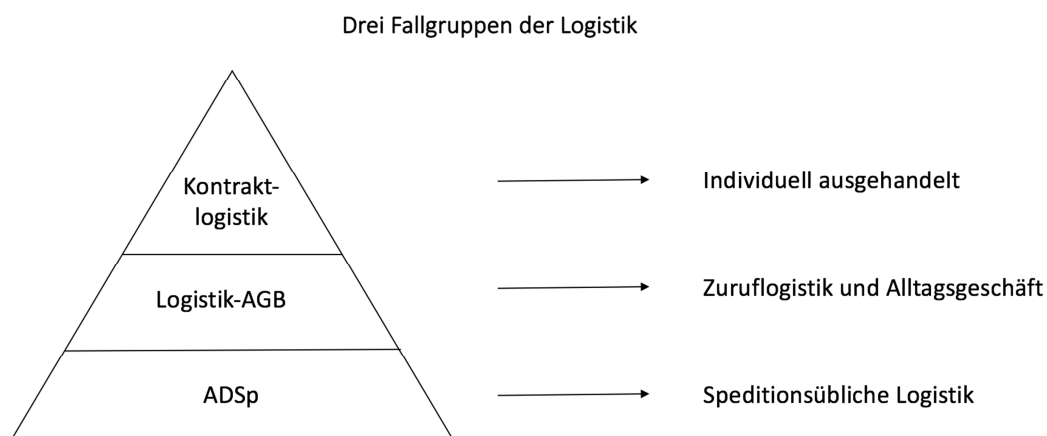


Abbildung 1: Fallgruppen in der Logistik<sup>28</sup>

<sup>23</sup> Vgl. Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 65f.

<sup>24</sup> Im Folgenden auch als Guideline oder Leitfaden bezeichnet.

<sup>25</sup> Vgl. Valder, Hubert; Wieske, Thomas (2006), S. 222.

<sup>26</sup> Vgl. Salzmann, Axel: Der Spediteur und das Speditiionsfrachtrecht/Frachtrecht, in Hölser, Thorsten (2016), S. 192.

<sup>27</sup> Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 196.

<sup>28</sup> Vgl. Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter (2006), S. 85, eigene Darstellung.

Das entstehende Risiko, welches sich bei Mehrwertdienstleistungen darstellt, ist für Logistikdienstleister von Bedeutung. Nach werkvertraglichen Bestimmungen besteht eine unbegrenzte Haftung, wenn dieser auf Basis der ADSp versichert ist und speditiionsunübliche Leistungen tätigt. Kollatz betont, dass die Betriebshaftungsversicherung nur bei Sondervereinbarungen mit dem Versicherer in Bezug auf Tätigkeitschäden am zu bearbeitenden Gut greift, welches nicht dem Regelfall entspricht. Jedoch werden diese Sondervereinbarungen mit dem Versicherer in der Regel nicht im Zurufgeschäft vereinbart, sodass ein unbewusstes Eingehen von Risiken entsteht. Mit Verwendung der Logistik-AGB gilt es dieses Risiko zu vermeiden und dies beim Versicherer abzudecken.<sup>29</sup>

### 1.1 Aktueller Anlass der Studie mit Zielsetzung

Die Logistik-AGB sind seit elf Jahren auf dem Markt integriert, aber eine Studie oder Zahlen und Daten, inwiefern sie in der Speditiionsbranche letztendlich Anwendung finden, gibt es bislang nicht. Mittlerweile sind die AGB für Zusatzleistungen ein fester Bestandteil auf dem Markt. Ein Grund mehr, um Nachforschungen zur tatsächlichen Anwendung der Logistik-AGB durchzuführen.

Wie die Einleitung bereits verdeutlicht hat, wurden die Logistik-AGB speziell für das Alltagsgeschäft entwickelt und weniger in Bezug auf die Kontraktlogistik. Die Entwicklung der Logistik-AGB sollte die scheinbar existierende Lücke zu den ADSp schließen, denn die Value Added Services (VAS) sind dort nicht mit verankert.<sup>30</sup> Das Logistikgeschäft für Mehrwertdienste ist weiterhin am Wachsen und das nicht erst seitdem die Logistik-AGB ins Leben gerufen worden sind. Wie die Rubrik „Zahlen-Daten-Fakten aus Spedition und Logistik“ des DSLV bestätigt, prägen logistische Zusatzleistungen das Geschäft und der DSLV prognostiziert, dass dieser Markt sich auch in Zukunft weiterentwickeln wird.<sup>31</sup> Das heißt, wenn immer mehr Unternehmen in der Speditiionsbranche VAS anbieten, bedeutet dies automatisch auch, dass die Logistik-AGB an Relevanz gewinnen? Welche Art und Größe von Logistikdienstleistern sind es, die die Logistik-AGB anwenden?

---

<sup>29</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kollatz, Peter: Allgemeine und rechtliche Aspekte zur Versicherbarkeit logistischer Tätigkeit aus Sicht des Logistikdienstleisters, in Voß, Peter H. (2015), S. 195.

<sup>30</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2006), Folie 13.

<sup>31</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt DSLV (2015), S. 15f.

Die Fragen sind zwei von drei zentralen Fragen, die mittels der Marktstudie beantworten werden sollen. Die Studie zielt somit darauf ab, das Geschäftsfeld zu ermitteln, in welchem die Logistik-AGB verwendet werden. Dies dient zur Darstellung, ob die Logistik-AGB beispielsweise von Spediteuren angewendet werden, die in einer bestimmten Branche, wie z.B. Automobillogistik, tätig sind. Damit lässt sich bestimmen, ob die Logistik-AGB nur oder hauptsächlich in einem bestimmten Leistungsfeld verwendet werden.

Neben den Branchenbezug bezieht sich die zweite Frage auf die Größe des Unternehmens. Es ist möglich, dass es Unterschiede zwischen Großunternehmen und kleinen und mittelständische Unternehmen (KMU) in der Verwendung der Logistik-AGB geben kann. Dies ist insofern von Bedeutung, denn in der Auswertung besteht ein Unterschied, wenn ein Großunternehmen mit einem wesentlich größeren Marktvolumen die Logistik-AGB verwendet, als mehrere KMU. Die Anzahl der Unternehmen, welche die Logistik-AGB verwenden ist zwar zu unterscheiden, aber es gäbe einen signifikanten Unterschied im Marktvolumen, wofür die Logistik-AGB angewendet werden. Des Weiteren kann somit eine Tendenz abgeleitet werden, dass z.B. überwiegend Großunternehmen die Logistik-AGB nutzen, da diese im Wesentlichen logistische Zusatzleistungen tätigen. Dies gilt es daher zu untersuchen.

Die dritte Frage, bzw. der dritte Aspekt der behandelt werden soll, richtet sich auf die Erfahrungen von Unternehmen. Kenntnisse und persönliche Einschätzungen zu den Logistik-AGB sollen im Anschluss von der Hauptanalyse der empirischen Studie miteinfließen, um weitere Schlüsse ziehen zu können. Es ist zu prüfen, welche offen gebliebenen Fragen noch tiefergehender zu untersuchen bzw. welche Aspekte bei der Studie noch aufgefallen sind.

Das Ziel dieser Arbeit ist es daher, auf Grundlage der IST-Aufnahme zur Anwendung der Logistik-AGB in der Speditionsbranche diese drei Fragen zu beantworten.

Angefertigt wurde die Bachelorthesis in Zusammenarbeit mit RA Axel Salzmann, Leiter vom Kompetenzzentrum für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik bei der KRAVAG-LOGISTIC-Versicherungs-AG und Prof. Dr. Thomas Wieske, Vorsitzender des Instituts für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM) und Dozent an der Hochschule Bremerhaven. Das Interesse an der Thematik liegt im fachspezifischen Wissen über die grundsätzliche Marktentwicklung und die bisherigen Erkenntnisse in der Verwendung der Logistik-AGB. Bei der KRAVAG, als Spezialversicherer der Transport- und Logistikbranche, haben Entwicklungen im



Vertragsgeschäft Auswirkungen auf das Versicherungsangebot, sowie auf die Kundschaft. Deshalb ist es für die KRAVAG von Interesse eine genaue Betrachtung des Ist-Zustands der Anwendung der Logistik-AGB vorzunehmen. Aus der Sicht des ILRM liegt ebenfalls großes Interesse an dem Thema vor, da die Logistik-AGB unter der Leitung von Prof. Dr. Thomas Wieske vom ILRM mit Vertretern aus Industrie, Handel, Spedition und Versicherung erstellt und veröffentlicht worden sind. Einerseits besteht daher ein persönliches Interesse einen Überblick in der Verwendung der Logistik-AGB zu erhalten. Andererseits gehört diese Thematik auch zu den zentralen Forschungsbereichen des ILRM.

## 1.2 Aufbau der Arbeit

Nachdem im bisherigen Kapitel die Logistik-AGB erläutert und diese im Zusammenhang mit der Problemstellung und dem Ziel der Bachelorthesis dargestellt worden sind, werden in den folgenden zwei Unterkapiteln die Kooperationspartner vorgestellt.

Darauf aufbauend gibt Kapitel 2 den aktuellen Forschungsstand wieder. Der Forschungsstand wird aufgrund der wenigen vorhandenen Daten in einem geringen Umfang dargestellt.

Das dritte Kapitel vermittelt einen Überblick über die Daten und Methoden, die zur Planung und Durchführung der Studie verwendet wurden. Es gibt Aufschluss über die Untersuchungsform, das Erhebungsverfahren, den Umfang und den Erhebungszeitraum. Darüber hinaus werden die Internetrecherche, der Leitfaden und der Interviewvorgang, sowie -partner beschrieben und deren Aufbau und Ablauf begründet, um das Ziel der Bachelorarbeit zu erreichen. Das dritte Kapitel dient als Grundlage für die Hauptanalyse, um Zusammenhänge und Vorgehen im vierten Kapitel zu verdeutlichen.

Zur Eingrenzung dieser Studie wird ausschließlich die Speditionsbranche betrachtet und nicht die verladende Wirtschaft. Die verladende Wirtschaft war auch an der Entwicklung der Logistik-AGB beteiligt<sup>32</sup> und Logistikverträge werden im Austausch mit aufgesetzt, jedoch würde dies den Rahmen dieser Arbeit übersteigen.

Der Hauptteil der Bachelorarbeit vollzieht sich in Kapitel 4. Die Ergebnisse aus der Internetrecherche und den Interviews werden statistisch dargestellt. Diese Daten werden

---

<sup>32</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2006), Folie 12.

entsprechend visualisiert und in Diagrammen zusammengefasst. Nach der Darstellung der Ergebnisse werden noch offen gebliebene Fragen des Autors tiefgehend behandelt. Auffällige Aspekte in den Interviews werden zudem dargestellt.

Abschließend werden die Ergebnisse in Kapitel 5 zusammengefasst und hinsichtlich der Fragestellung näher betrachtet. Daraus soll ein Fazit für den Forschungsprozess und der gesamten Arbeit formuliert werden. Zudem wird eine weiterführende Handlungsempfehlung aus dem Ergebnis gezogen.

### 1.3 KRAVAG Versicherung

Die KRAVAG Versicherung ist ein Spezialversicherer im Bereich von Nutzfahrzeugen, Transporten zu Luft, Wasser und Lande, sowie von privaten Kraftfahrzeugen. Die Versicherung, die zur R+V Versicherung AG gehört, ist in drei rechtlich eigenständige Gesellschaften aufgegliedert: KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-Aktiengesellschaft (AG), KRAVAG-ALLGEMEINE Versicherungs-AG und KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG.<sup>33</sup>

Mit der Eingliederung der KRAVAG-SACH in die R+V Versicherung AG im Jahre 1999 wurden die KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG (1999), die derzeit im Kraftfahrt- und Transportbereich zu den Marktführern gehört, und die KRAVAG-ALLGEMEINE Versicherungs-AG (1997) gegründet, um spezifische Branchenlösungen in den jeweiligen Bereichen bieten zu können. Die KRAVAG-SACH Versicherung, Muttergesellschaft der KRAVAG-Versicherungsgruppe<sup>34</sup>, wurde 1950 von sieben Straßenverkehrsgenossenschaften in Hamburg gegründet<sup>35</sup> und besitzt 48,7 % Aktionärs-Anteile an der KRAVAG LOGISTIC und 49 % Aktionärs-Anteile an der KRAVAG-ALLGEMEINE. Die R+V Versicherung (51 %) und unterschiedliche Straßenverkehrsgenossenschaften (0,3 %) halten die restlichen Anteile an der KRAVAG-LOGISTIC. Die anderen 51 % Anteile der KRAVAG-ALLGEMEINE hält ebenfalls die R+V Versicherung.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt KRAVAG (2017).

<sup>34</sup> Vgl. KRAVAG (2017).

<sup>35</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt KRAVAG (2007).

<sup>36</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt KRAVAG (2012).

Die KRAVAG-SACH gründete 1989 zudem die KRAVAG Umweltschutz und Sicherheitstechnik (KUSS).<sup>37</sup> Spezialisiert für Schadensmanagementtätigkeiten, liegt der Schwerpunkt dabei auf den Fachgebieten Agra, Bau und Umwelt. Für gewerbliche Kunden können durch die KUSS GmbH zusätzlich Fragen im technischen Schadenmanagement beantwortet werden.<sup>38</sup>

## 1.4 ILRM

Das Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM), welches im September 2003 an der Hochschule Bremerhaven<sup>39</sup> gegründet wurde, beschäftigt sich mit den Themenschwerpunkten nationales und internationales Transportrecht, Vertragsrisiken, Versicherungsrecht, Ladungssicherung und Transportrisiken.<sup>40</sup> Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Gebiet des Risikomanagements, da seit dem 11. September 2001 die Bedeutung in der Betrachtung von Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche zugenommen hat. Aufgrund der rechtlichen Probleme in der Logistik und der immer größer werdenden Risiken in der Transportindustrie, die es abzuschätzen und zu vermeiden gilt, dient das ILRM als Beratungs- und Weiterbildungsinstitut.<sup>41</sup>

Ziel unter der Leitung von Prof. Dr. Thomas Wieske ist es den Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis zu fördern. Eines der Projekte, das zur Förderung beitragen soll, ist die Entwicklung der Logistik-AGB<sup>42</sup>, woran das ILRM maßgeblich beteiligt war. Die Logistik-AGB wurden im Jahr 2006 veröffentlicht und werden seitdem von Unternehmen verwendet.<sup>43</sup>

---

<sup>37</sup> Vgl. KRAVAG (2012).

<sup>38</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt KRAVAG (2011).

<sup>39</sup> Vgl. ILRM (2017a).

<sup>40</sup> Vgl. ILRM (2017b).

<sup>41</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt ILRM (2003-2004), S. 1, S. 3f.

<sup>42</sup> Vgl. ILRM (2017a).

<sup>43</sup> Vgl. Wieske, Thomas (2006), Folie 28.

## 2 Forschungsstand

Eine bisherige Einordnung, inwiefern die Logistik-AGB in der Speditionsbranche Verwendung finden, gibt es nicht. Anhand einer studentischen Untersuchung (Hochschule Bremerhaven) kann eine Einschätzung bzw. ein Forschungsstand im gewissen Rahmen dargestellt werden.

Die Untersuchung (2007) hat einen Umfang von 83 Unternehmen, die durch E-Mail, Telefongespräche und Internetrecherche geprüft worden sind. Von den 83 Unternehmen verwenden 27 Betriebe die Logistik-AGB, was knapp einem Drittel (33 %) entspricht. Verwenden bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Logistik-AGB entweder als festes Vertragswerk genutzt oder auf Grundlage derer Individualverträge geschlossen werden. Bei 29 Prozent der Unternehmen wurden allerdings keine Angabe gemacht, inwiefern die Logistik-AGB Anwendung finden bzw. ob diese überhaupt benutzt werden.

Zudem ist zu erwähnen, dass die Logistik-AGB zum damaligen Zeitpunkt erst ein Jahr auf dem Markt waren. Beachtet werden muss allerdings auch, dass es sich bei der Umfrage um eine relativ kleine Untersuchung handelt, die zudem nicht ganz vollständig ist. Bei der Betrachtung und Verwendung dieser Ergebnisse muss dies immer berücksichtigt werden.<sup>44</sup>

Weitere Aspekte können hinsichtlich der studentischen Untersuchung nicht dargestellt werden, da die Recherche keine weiteren Daten in Bezug auf Größe der Unternehmen oder auch Tätigkeiten von Mehrwertdienstleistungen liefert. Die Seminararbeit kann nicht mit den Kategorien Mehrwertdienstleistungen und Größe des Unternehmens ergänzt werden, da sich die betrachteten Unternehmen in den zehn Jahren seit der Recherche hinsichtlich Größe und Leistungsportfolio weiterentwickelt haben, sodass die Ergebnisse somit nicht mehr miteinander übereinstimmen würden.

Wie sich gezeigt hat, lässt sich der Forschungsstand nur in einem sehr geringen Umfang darstellen, was an dieser Stelle ebenfalls festgehalten werden muss. Es erschließt sich somit, dass es sich bei dieser Studie um eine Primärforschung handelt, wie im folgenden Kapitel noch weiter beschrieben wird.

---

<sup>44</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt HS-Bremerhaven (2007).

### 3 Daten und Methoden

Im Folgenden werden der Aufbau und die Verfahren zur Datenerhebung der empirischen Studie dargestellt, damit der Umfang der Untersuchung und die Vorgehensweise deutlich werden.

Marktforschung ist ein Bereich des Marketings. Die verschiedenen Definitionen, die zur Marktforschung aufgestellt wurden, stehen daher im Zusammenhang. Der Fokus dieser empirischen Studie liegt dahingegen weniger im Marketing, sondern vielmehr in der Datensammlung und Verbindung der erhobenen Daten. Die Marktforschungsdefinition von Lehmann u.a. ist daher treffend formuliert, da sich die Kernaussage nicht nur auf das Marketing fokussiert: *„Marktforschung ist die Sammlung, Verarbeitung und Analyse von Informationen über Gegenstände, die für das Marketing relevant sind. Sie beginnt mit der Problemdefinition und endet mit Handlungsempfehlungen.“*<sup>45</sup> Das Marketing wird dagegen sekundär betrachtet und ist in der Nachbearbeitung von Unternehmensseite von Bedeutung.

Den Aufbau und Ablauf einer Marktforschung zu konkretisieren ist fast genauso relevant, wie die Untersuchung selbst. Kuß u.a. unterstreicht dabei, dass die Abhängigkeit der einzelnen Schritte in der Marktforschungsuntersuchung essentiell ist.<sup>46</sup> Bezogen auf die Studie bedeutet dies, dass Fehler bei der Datenerhebung durch methodische Mängel ein nicht aussagekräftiges Ergebnis hervorbringen. Schwächen und Fehler müssen daher mit größter Sorgfalt und oft mit Rückschritten in späteren Phasen ausgeglichen werden. Phasen bzw. Prozessschritte sind in der folgenden Abbildung 2 (S. 12) zu sehen. Die Darstellung zeigt die Phasen und Arbeitsschritte von der Definition der Studie bis hin zur Auswertung und dem Fazit. Die Phasen unterscheiden sich in der Regel nicht wesentlich zu anderen Marktforschungen. Der Grundaufbau bleibt oftmals gleich, Schritte werden zum Teil nur ausgelassen oder hinzugefügt.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Vgl. Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 2.

<sup>46</sup> Vgl. Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S.11.

<sup>47</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 10f.

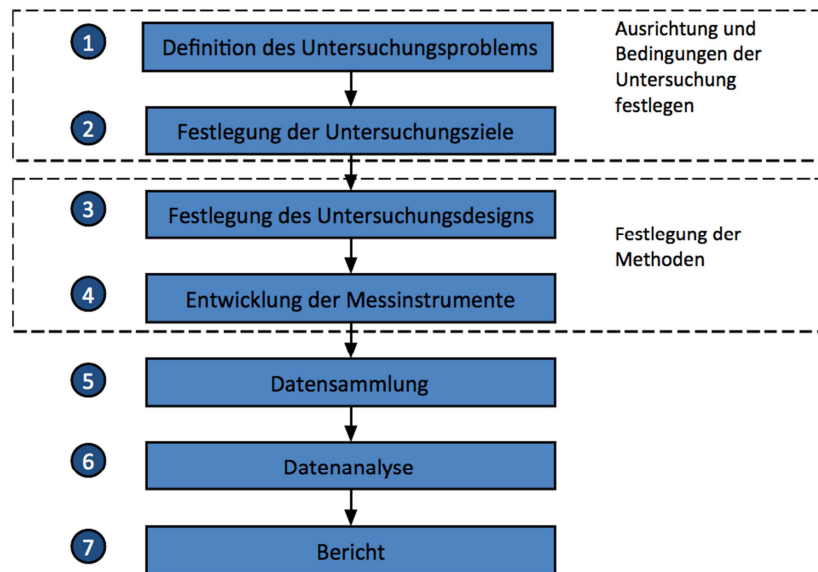


Abbildung 2: Phasen der Marktforschung<sup>48</sup>

Wie die weitere Beschreibung und Darstellung der Marktforschung zu den Logistik-AGB zeigen wird, unterscheidet sich auch diese nicht grundlegend von der Grafik 2. Die Punkte eins und zwei der Grafik wurden ausführlich in Kapitel 1 erläutert, welche die Weichen für den weiteren Verlauf stellen. Das Untersuchungsziel, welches an die Definition anknüpft, bestimmt im Wesentlichen den weiteren Aufbau der Folgephasen. Die Phase der Festlegung des Untersuchungsdesigns ist ein komplexer Schritt, da die grundlegende Entscheidung über die anzuwendende Methode getroffen werden muss. Überlegungen aus vorangegangenen Phasen werden hier nochmal vertieft. Dabei gibt es verschiedene Untersuchungsformen, welche zu unterscheiden sind. In diesem Fall handelt es sich um eine Primärforschung, da eine neue Datenerhebung notwendig ist, um untersuchungsrelevante Informationen zu den Logistik-AGB zu erhalten. Die Untersuchungsform Primärforschung unterteilt sich wiederum in verschiedene Arten, dazu gehören Explorative, Deskriptive und Kausal Untersuchungen. Das Ziel der Kausal Untersuchung ist es Ursachen für beobachtete Phänomene festzustellen. Die Explorative Untersuchung ist dadurch charakterisiert, Gründe für Probleme oder Zusammenhänge zwischen Variablen zu entdecken. Bei der dritten Form, der Deskriptiven Untersuchung, ist das Ziel die Beschreibung einer interessierenden Grundgesamtheit.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 11.

<sup>49</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 13.

Aufgrund der wenigen Daten, die vor Beginn der Untersuchung zu den Logistik-AGB vorhanden sind und da ein Marktergebnis hinsichtlich der Logistik-AGB erzielt werden soll, handelt es sich hierbei um eine deskriptive Untersuchung. Inhalt dieser Untersuchung ist es genaue Aussagen über die Größe von Märkten zu machen. Methoden werden von Kuß u.a. nicht genannt<sup>50</sup>, dennoch wurde schon früh in der Durchführung der Studie festgelegt, dass die Internetrecherche die zentrale Untersuchungsform sein wird. Die Internetrecherche dient dazu die Breite des Marktes zu erfassen, damit Schlüsse in Bezug auf die Logistik-AGB gezogen werden können. Es wurde daraufhin entschieden durch Experten-Interviews als zweite Methode weitere Ansichten und Erfahrungen zu erhalten. Offene gebliebene Fragen der Internetrecherche sollen damit versucht werden zu beantworten.

In einer ersten Überlegung wurde eine fragebogenbasierte Recherche betrachtet. Diese Untersuchungsform wurde allerdings verworfen, da dies für das Thema und die Zielgruppe sehr wahrscheinlich kein aussagekräftiges Ergebnis erzielen würde. Im Hinblick auf quantitative Untersuchungen ist ein wesentlicher Punkt, dass der Rücklauf der ausgefüllten Fragebögen zu klein ist, um eine Auswertung durchzuführen.

Es handelt sich bei dieser Untersuchung darum den IST-Zustand zu überprüfen und nicht wie es bei Fragebögen oftmals zutrifft, eine Aussicht wiederzugeben. Aus diesen Gründen gibt die Internetrecherche für diese Art der Studie das Ergebnis klarer wieder.<sup>51</sup> Die Umwandlung von einer fragebogenbasierten Untersuchung in eine Interviewform wurde deshalb durchgeführt. Der Interviewleitfaden befindet sich im Anhang und ist im Kapitel 3.2 näher erläutert.

---

<sup>50</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 34.

<sup>51</sup> Vgl. DSLV (2015), S. 3: In der Branchenerhebung wird die Problematik und Schwierigkeit der Datenerhebung bestätigt. Von 2.500 Unternehmen haben sich zehn Prozent beteiligt, welches für diese Studie dementsprechend schlechter ausfallen würde.

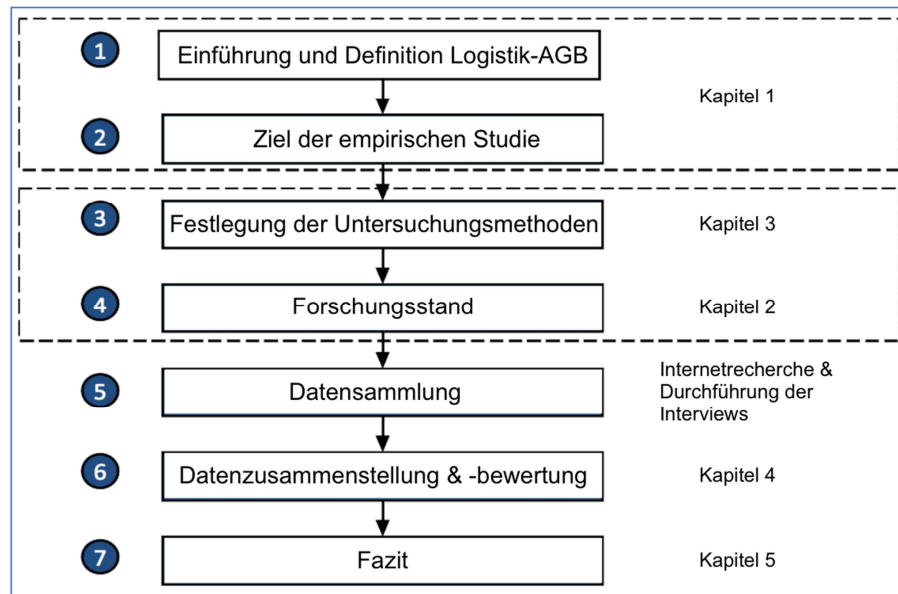


Abbildung 3: Phasen der Marktforschung zu den Logistik-AGB

Die anschließende Datenzusammenstellung und -bewertung und das Fazit (Phasen sechs und sieben), die auf der Datensammlung (Phase fünf) folgen, werden durch den Einsatz statischer Methoden bestimmt (Kapitel 4). Neben statischen Methoden, welche größtenteils bei der Internetrecherche zum Einsatz kommen, werden bei den Interviews überwiegend die qualitativen Antworten bewertet und kategorisiert.<sup>52</sup> Die skizzierten Phasen aus der Abbildung 3 veranschaulichen den Ablauf und Aufbau der Marktforschung und setzen unterschiedliche Kapitel in Verbindung, zeigen zudem deren Zusammenhänge und Abhängigkeiten.

In Abbildung 3 wird erkennbar, dass es Unterschiede im Vergleich zur Abbildung 2 in den Phasen drei und vier gibt. Diese Phasen werden nach Kuß u.a. detaillierter dargestellt, wohingegen der Forschungsstand nicht betrachtet wird. Das ist der einzige Unterschied zwischen den Abbildungen, sodass sich die Ähnlichkeit im Grundaufbau von Marktforschungen bestätigt.

Der Grundaufbau der Studie und das Vorgehen wurden bereits erläutert. Die folgende Abbildung 4 (S. 15) spezifiziert den Schwerpunkt des Kapitels 4, um die verschiedenen Aspekte zwischen Haupt- und Nebenanalyse deutlicher zu machen. Im Fokus dieser Studie steht die Internetrecherche. Zunächst werden nur die Unternehmen betrachtet, die den *Top*

<sup>52</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 14f.



100 der Logistik nach Schwemmer zugehörig sind.<sup>53</sup> In dem nachfolgenden Unterkapitel *Sonstige Quellen* (Kapitel 4.2) werden anschließend die Unternehmen untersucht, die durch andere Quellen (Kapitel 3.1.1) geprüft wurden. Das bedeutet, die Unternehmen der *Top 100 der Logistik* sind nicht in den *Sonstigen Quellen* enthalten und umgekehrt. Es werden somit Spediteure bzw. Logistikdienstleister nicht doppelt untersucht. Dadurch lassen sich zum einen die Logistik-AGB anhand von Unternehmensgrößen unterscheiden und vergleichen und zum anderen sind zu den *Top 100 der Logistik* Daten zu den Unternehmensgrößen bekannt, die zu den weiteren untersuchten Unternehmen nicht immer nachweisbar sind. In dem Unterkapitel 4.3 werden anschließend die zwei Unterkapitel (4.1 und 4.2) zusammengefasst, um eine Gesamtübersicht zu gewährleisten. Das Unterkapitel 4.4 dient dazu offene gebliebene Fragen aus der Internetrecherche mithilfe der geführten Interviews zu beantworten. Weitere Aspekte, die in den Interviews auffällig sind, werden ebenfalls betrachtet.

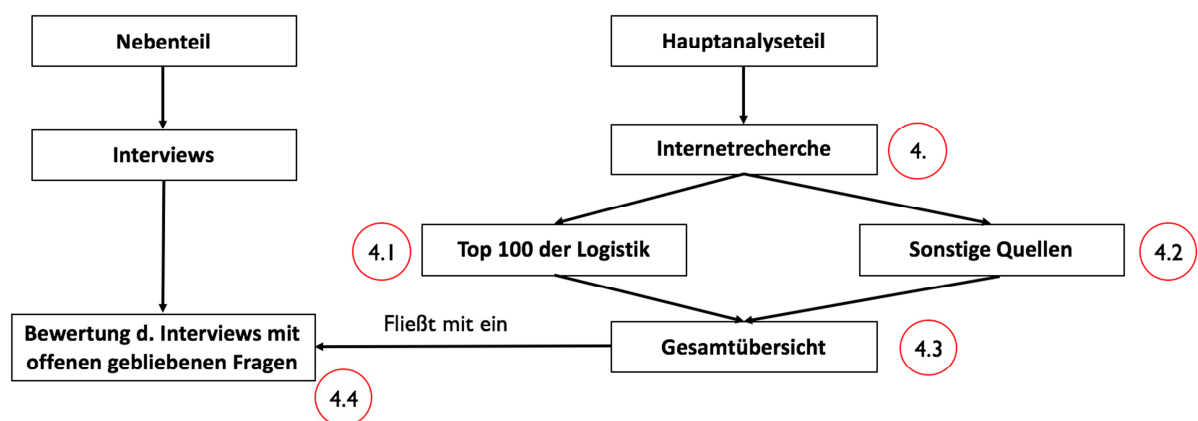


Abbildung 4: Aufbau des Kapitel 4

### 3.1 Untersuchungstyp: Internetrecherche

Der folgende Abschnitt soll die Untersuchungstypen, -verfahren und die Gründe für das Vorgehen detaillierter erläutern. Zunächst wird nur der Hauptanalyseteil, die Internetrecherche, betrachtet.

<sup>53</sup> Es werden nur untersuchungsrelevante Unternehmen der Top der Logistik betrachtet: Definition bzw. Eingrenzung siehe Kapitel 3.1.

Bevor die weiteren Untersuchungsmethoden und –verfahren näher erläutert werden, müssen folgende drei Fragen beantwortet sein:

- „Wann“ – Zeithorizont: Wann werden die Daten für die Studie erhoben?
- „Wo“ – geographische Eingrenzung der Erhebung: Die deutsche Speditionsbranche
- „Was“ – Speditionen bzw. Logistikdienstleister in der Speditionsbranche

Bei beiden Erhebungsverfahren handelt es sich um eine zeitraumbezogene Untersuchung, da die Interviews und Internetrecherche innerhalb von zwei bis drei Monaten durchgeführt wurden.<sup>54</sup> Der Zeithorizont der Datenerhebung erstreckt sich von Anfang Juni 2017 bis Ende Juli 2017. Teilweise wurden Daten im August 2017 ergänzt und überprüft, sodass es sich um einen Zeitraum von bis zu drei Monaten handelt.

Die geographische Eingrenzung erfolgt unter diesem Gesichtspunkt: Alle Unternehmen, die einen Sitz in Deutschland haben oder Spediteure, die Tätigkeiten in Deutschland vollziehen.

In der Logistik gibt es bis heute keine ausreichende Übereinstimmung, wie Aktivitäten und Märkte einzugrenzen sind. Eine einheitliche Definition des Begriffes „Logistik“ ist nicht zu finden. Die Begriffsbestimmung nach Klaus u.a. definiert die „Logistik“ als Aktivitäten des Transportierens, des Umordnens, Umschlagens, der Kommissionierung und des Lagerns von Materialien und Gütern in der Wirtschaft, auch bekannt als TUL-Logistik.<sup>55</sup> Im Zusammenhang mit den operativen Aktivitäten des Transportes steht der Spediteur<sup>56</sup>, Frachtführer und Werkverkehr. Der Frachtführer ist Transportdienstleister, „[...] der für den Transport der ihm überlassenen Fracht.“<sup>57</sup> Beim Werkverkehr handelt es sich um Eigenverkehr; „[...] vom öffentlichen oder gewerblichen Verkehr zu unterscheidende Beförderung von Gütern auf eigene Rechnung.“<sup>58</sup>

Nach dieser Begriffsbestimmung würde die Studie alle Unternehmen miteinschließen, die Frachtführer oder Spediteure sind oder Werkverkehr verrichten. Eine Klärung der Punkte und der Eingrenzung der Begriffe ist vorzunehmen:

---

<sup>54</sup> Vgl. Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014), S. 42.

<sup>55</sup> Vgl. Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael (2012), S. 330: TUL-Aktivitäten: Transportleistung, Umschlagsleistung und Lagerleistung, S. 595.

<sup>56</sup> Definition siehe S. IX.

<sup>57</sup> Vgl. Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael (2012), S. 189.

<sup>58</sup> Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael (2012), S. 636.

- Frachtführer – führen gar nicht bis nur in einem geringen Maße Mehrwertdienstleistungen aus, da sie ausschließlich für den Transport des Gutes verantwortlich sind. Für diese Untersuchung werden Frachtführer daher eher im geringen Umfang geprüft. Bei Spediteuren kann es sich teilweise auch um Frachtführer handeln, sodass zum Teil auch Frachtführer untersucht werden.
- Werkverkehr - wird ebenfalls in einem geringen Umfang bis gar nicht geprüft, da der Werkverkehr der verladenden Wirtschaft zugeordnet wird. Aktivitäten innerhalb von industriellen Produktionen werden somit nicht untersucht. Die Studie muss an einem gewissen Punkt eingegrenzt werden, sodass der Werkverkehr kaum bis gar nicht betrachtet wird.
- Spediteur – bzw. Logistikdienstleister<sup>59</sup> sind der Schwerpunkt der Studie, da sie TUL-Aktivitäten ausführen und diese im Zusammenhang mit Mehrwertdienstleistungen stehen können.

Weitere Markteingrenzungen und weiterführende Definitionen der TUL-Aktivitäten werden an dieser Stelle nicht vorgenommen.

### 3.1.1 Internetrecherche

Die Internetrecherche mit einem Umfang von 321 Unternehmen ist der grundlegende Teil dieser empirischen Studie. Die untersuchte Anzahl wird aus unterschiedlichen Quellen zusammengestellt, sodass die Breite des deutschen Logistikmarktes in Ansätzen erreicht wird. Zudem werden aus den jeweiligen Quellen verschiedene Daten zusammengesetzt, damit nicht nur ein quantitatives, sondern auch ein qualitatives Ergebnis hinsichtlich der Logistik-AGB erzielt wird. Es werden Faktoren wie Unternehmensgröße und –branche betrachtet, die eine Eingrenzung der Verwendung der Logistik-AGB gewährleisten. ob bestimmte Spediteure die Logistik-AGB verwenden oder nicht. Des Weiteren können somit Aussagen über die Breite des Marktes getätigt werden.

Ausgewählt werden die Unternehmen auf Basis von fünf Quellen:

---

<sup>59</sup> Siehe Kapitel 1: Entwicklung vom Spediteur zum Logistikdienstleister. Keine genaue Abgrenzung gefunden, daher wird es als Synonym verwendet.

- Literatur: Top 100 der Logistik. Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer. Eine Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS
- Teilnehmer der Transport Logistik Messe in München
- Schlagwortsuche bei Google
- Notierung von Logistikern im Straßenverkehr
- Rückmeldung von Interviewpartnern, falls diese noch nicht auf der Liste enthalten waren

Auf Basis dieser fünf Quellen wurde ein Umfang von 321 Unternehmen erreicht, sodass mithilfe der unterschiedlichen Quellen die Breite mit KMU und Großunternehmen des Logistikmarktes erfasst wurde. Das Buch *Top 100 der Logistik* hat speziell Großunternehmen in die Internetrecherche mitaufgenommen und auf diese Weise ist ein hoher Marktanteil in dieser Studie enthalten. Die anderen vier Quellen greifen dahingegen vermehrt KMU auf (im Folgenden: *Sonstige Quellen*).

Einen bestimmten Grund, warum die empirische Studie 321 Unternehmen umfasst, gibt es nicht. Mit dieser Größenordnung wird sichergestellt, dass die Ergebnisse aussagekräftig sind.

Im Vergleich zur Seminararbeit der Hochschule Bremerhaven im Jahre 2007 (Kapitel 2), werden 238 Unternehmen mehr betrachtet, was eine Steigerung von knapp 387 Prozent entspricht.<sup>60</sup>

Bei einem Logistikwirtschaftsvolumen in Deutschland von 253 Mrd. Euro (2015)<sup>61</sup> liegt der Marktanteil von den *Top 100 der Logistik* bei 27 Prozent (67,203 Mrd.).<sup>62</sup> Die 138 Unternehmen haben dagegen in Bezug auf die absolute Häufigkeit einen Marktanteil von 0,9 Prozent. Werden alle Quellen betrachtet, bei einer Anzahl von 321 Unternehmen, liegt der Marktanteil hinsichtlich der absoluten Häufigkeit bei 2,2 Prozent von 14.927 Speditionsunternehmen.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> Vgl. DSLV-Studie (Zahlen - Daten - Fakten aus Spedition und Logistik 2014-2015) mit 250 untersuchten Unternehmen, Steigerung von 129 Prozent.

<sup>61</sup> Schwemmer, Martin (2016), S. 77.

<sup>62</sup> Vereinzelte Umsatzangaben vom Jahre 2013, da die Unternehmen einen Umsatz von über 50 Mio. Euro aufweisen und in der Literatur „Top 100 der Logistik 2014/2015“ gefunden wurden. Die Unternehmen wurden somit ergänzt.

<sup>63</sup> Offizielle Zahlen über die Anzahl an Speditionen wurden nicht gefunden. Es wird daher auf Basis der Mitgliederzahlen der Verbände DSLV (2017), BWVL (2017) und BGL (2017)) eine Schätzung vorgenommen: DSLV (ca. 3.000 Mitglieder), BWVL (1.200 Mitglieder) und BGL (ca. 8.000 Mitglieder). Das entspricht einer Gesamtanzahl von ca. 12.200 Mitgliedern. Laut Statista (2015) beträgt die Anzahl der Spediteure 14.927

Der Umsatz von allen 321 untersuchten Unternehmen beträgt 30 Prozent, womit der Umsatz von den *Sonstigen Quellen* bei 7,478 Mrd. Euro liegt. Das entspricht einem Anteil von 3 Prozent ( $n=183$ )<sup>64</sup>. Abbildung 5 zeigt die Anteile der untersuchten Unternehmen vom Logistikkwirtschaftsvolumen in einem Kreisdiagramm auf.

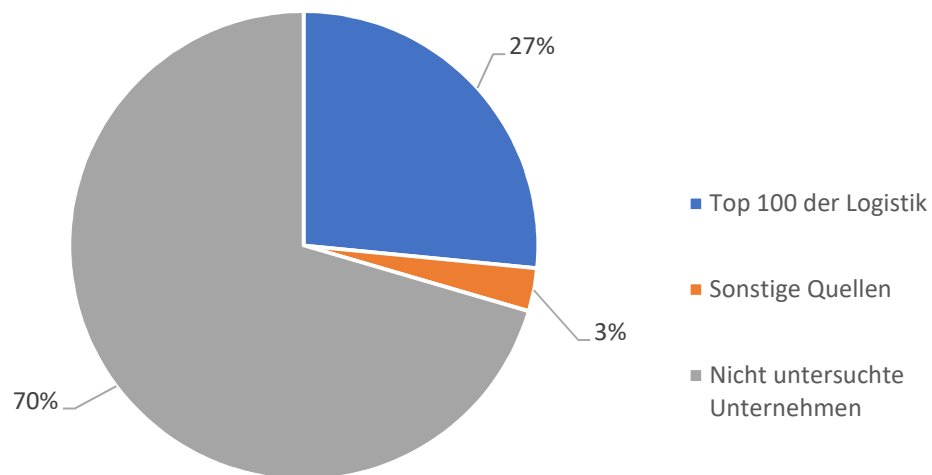


Abbildung 5: Marktanteil der untersuchten Unternehmen in Deutschland (Umsatz)

Anhand der Grafik wird erkennbar, dass der Anteil am Logistikkwirtschaftsvolumen annähernd ein Drittel ist. Zudem wird deutlich, welchen großen Anteil die *Top 100 der Logistik* besitzen, obwohl es sich nur um 0,9 Prozent der Unternehmen auf dem deutschen Markt handelt.

Das Anteilsverhältnis zwischen KMU und Großunternehmen wird auf Abbildung 6 (S. 20) deutlich. An dieser Stelle wird eine Vereinfachung vorgenommen, da die Logistikunternehmen nur auf deren Umsatz geprüft worden sind. Das bedeutet, dass die Einteilung nach KMU und Großunternehmen nur auf Basis des Umsatzes geschieht. Mitarbeiterzahlen oder auch Fuhrparkgrößen werden in dieser Studie nicht berücksichtigt,

---

Unternehmen. Der Unterschied der beiden Zahlen ist nicht wesentlich, sodass im Folgenden mit der größeren Zahl weitergerechnet wird.

<sup>64</sup> Vereinfachung: Unternehmen, bei denen keine Umsatzangaben gefunden worden sind (KMU), wurde eine allgemeine Schätzung von 30 Mio. Euro Umsatz vorgenommen. Umsatzangaben sind zudem nicht einheitlich vom Jahre 2015. Aufgrund der Schätzungen des Autors, ist mit einem kleinen Fehleranteil zu rechnen. Dieser wird aber sehr gering sein, da es sich um KMU handelt.

sodass Logistiker dem Großunternehmen zugeordnet werden, sobald der Umsatz 50 Millionen Euro beträgt. Dementsprechend wird ein Unternehmen als KMU bezeichnet, sobald es weniger als 50 Millionen Euro generiert.

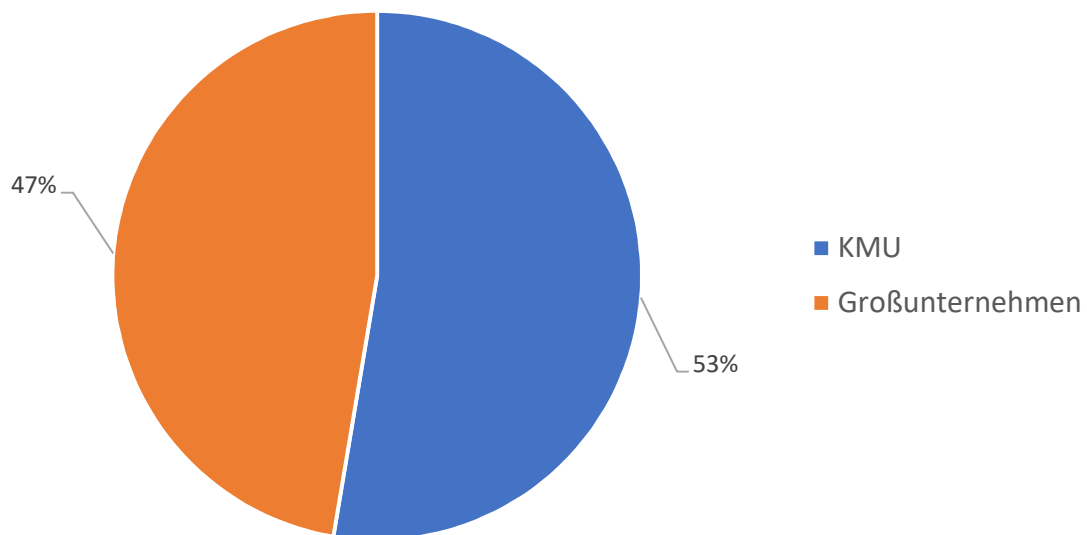


Abbildung 6: Übersicht der Unternehmensgrößen-Verteilung

Die Übersicht 6 zeigt, dass das Verhältnis zwischen KMU und Großunternehmen relativ ausgeglichen ist. Die 47 Prozent der Großunternehmen entsprechen einer Anzahl von 152 Logistikern und die 53 Prozent KMU sind 169 Unternehmen. Der absolute Unterschied liegt somit bei 17 Unternehmen. Das kleinste Unternehmen, bei dem der Umsatz bekannt ist, hat einen Umsatz von 11 Millionen Euro, wohingegen das Unternehmen mit dem größten Umsatz 9 Milliarden Euro generiert.

Der nächste Aspekt, der im Folgenden betrachtet wird, ist die Verteilung der 321 untersuchten Unternehmen in Deutschland. Die Abbildung 7 (S. 21) gibt einen Überblick und zeigt die Ballungsräume auf. Neben den Ballungsräumen wird ebenfalls erkennbar, in welchen Regionen weniger untersuchte Logistiker sind.



Abbildung 7: Deutschlandkarte der Unternehmenssitze von den untersuchten Unternehmen

#### Legende:

- Gelber Stern: Hauptsitz von einem Unternehmen
- Türkises Rechteck: Hauptsitz von zwei bis vier Unternehmen
- Grüne Fahne: Hauptsitz von fünf bis 15 Unternehmen
- Rotes Herz: Hauptsitz von über 15 Unternehmen

Anhand der Abbildung 7 wird deutlich, dass es mehrere größere Ballungsräume gibt, wo untersuchte Unternehmen ihren Sitz haben. Dazu gehören das Ruhrgebiet (ca. 40), der Großraum Stuttgart (13), Bremen/Bremerhaven (37), Hamburg (39), teilweise München (10)

und Frankfurt am Main (19).<sup>65</sup> In Hamburg und Bremen ist eine Großzahl mit jeweils mehr als 15 untersuchten Unternehmen vertreten. Im Ruhrgebiet befinden sich mehrere Städte mit jeweils zwei bis vier Logistikdienstleistern, dazu gehören unter anderem Bochum, Gelsenkirchen, Essen, Düsseldorf, Köln und Bonn. Duisburg und Dortmund stechen mit fünf bis 15 geprüften Unternehmen dabei heraus. Der Großraum Stuttgart zeigt auf, dass sich eine Vielzahl von untersuchten Unternehmen dort befindet. Allerdings handelt es sich dabei um gelbe Sterne und somit nur um einzelne Unternehmen. In Ulm sind ca. vier bis acht Unternehmen, im Großraum München bis zu 20 untersuchte Spediteure und in München selbst sind es zehn Unternehmen. Die Region von Ostdeutschland weist nur sehr vereinzelt untersuchte Unternehmen auf. Der größte Anteil ist in Berlin mit sechs Unternehmen.

An dieser Stelle lässt sich somit eine ausgewogene Verteilung der untersuchten Unternehmen feststellen. Vor allem in den genannten Regionen wie Ruhrgebiet, Hamburg, Bremen und München ist eine Vielzahl von Logistikdienstleistern festzustellen. Hingegen ist in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eine geringe bis sehr niedrige Anzahl an untersuchten Unternehmen festzustellen.

Werden die untersuchten Unternehmen mit den Top-Logistikstandorten in Deutschland verglichen, zeigt sich, dass ein Großteil der Studie mit den Standorten des Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services übereinstimmt. Die Abbildung 8 (S. 23) gibt über die 23 Logistikzentren der Fraunhofer-Arbeitsgruppe einen Überblick.

---

<sup>65</sup> Stadt/Region (n): Anzahlen der Logistik-AGB Nutzer in Klammern.





Abbildung 8: Top-Logistikstandorte in Deutschland<sup>66</sup>

Zu den Logistikzentren gehören: Berlin/Brandenburg, Bremen/Bremerhaven, Donau, Duisburg/Niederrhein, Erfurt, Hamburg, Hannover, Koblenz, Köln Bucht, Leipzig/Halle, Magdeburg, Mitte D, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Oberrhein, Östliches Ruhrgebiet, Rhein/Main, Rhein/Neckar, Saarland, Schwaben, Stuttgart und Würzburg/Schweinfurt. Es zeigt sich, dass ein Großteil der Top-Logistikstandorte sich

<sup>66</sup> Fraunhofer SCS (2017), eigene Darstellung.

ebenfalls in dieser Untersuchung wiederfinden lässt.<sup>67</sup> Ein Beispiel für einen Standort, welcher weniger Betrachtung in dieser Studie gefunden hat, ist Leipzig/Halle.

Bei der Zusammenstellung der Unternehmen wurden diese auf verschiedene Daten überprüft. Neben der Untersuchung, ob der jeweilige Spediteur die Logistik-AGB auf deren Unternehmenswebseite veröffentlicht hat, werden weitere Daten betrachtet. Die folgende Auflistung gibt eine Übersicht der Einteilung von der Tabelle:

- Unternehmensname
- Logistik-Branche
- Logistische Zusatzleistungen
- Unternehmensgröße gemessen an Umsatz
- Fund AGB
- Fund Logistik-AGB
- Quellen

Die Einordnungen „Fund AGB“ und „Fund Logistik-AGB“ sind die primären Kategorisierungen der Studie. Während die Einteilung „Fund Logistik-AGB“ darüber eine Aussage liefert, ob bei dem Interview, der Internetrecherche oder der KRAVAG-Systemauswertung die Logistik-AGB veröffentlicht<sup>68</sup> wurden, stellt sich bei „Fund AGB“ die Frage, ob überhaupt AGB auf der Unternehmenswebseite hinterlegt wurden. Auf Basis dieser zwei Einordnungen können weitere Ergebnisse bewertet werden. Es wird dementsprechend überprüft, ob die Logistik-AGB auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht wurden. Werden die Logistik-AGB nicht gefunden, wird ebenfalls untersucht, ob das Unternehmen andere AGB auf der Webseite veröffentlicht hat. Letztendlich bedeutet dies, dass zwischen Logistik-AGB Nutzer, Nutzer anderer AGB<sup>69</sup> und Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, unterschieden wird.

---

<sup>67</sup> Vgl. Fraunhofer SCS (2017).

<sup>68</sup> Begriff: „Veröffentlicht“, Vgl. S.24.

<sup>69</sup> Nutzer anderer AGB: z.B. eigene AGB oder ADSp.

Die Logistik Branchen werden nach der DSLV-Einteilung „Zahlen - Daten - Fakten aus Spedition und Logistik 2014-2015“<sup>70</sup> vorgenommen. Die Tabelle 2 gibt darüber eine Übersicht, um die Branchen nach DSLV aufzuzeigen.

Tabelle 2: Logistik-Branchen in der Spedition<sup>71</sup>

Automobillogistik	Chemielogistik	Ersatzteillogistik
Handelslogistik	Hightech-Produkte	Nahrungs- und Genussmittel
Pharmalogistik	Temperaturgeführte Güter	Textillogistik
Andere		

Die logistischen Teilmärkte des DSLV werden leicht ergänzt, sobald ein Unternehmen in einer Branche aktiv ist, welches nicht einer DSLV-Einteilung zugeordnet werden kann. Ein Beispiel dafür ist die Umzugslogistik, die in DSLV-Einteilung nicht zu finden ist. Wie es der DSLV beschrieben hat, erweitert sich der Branchenbereich, da es weitere Spezialisierungen gibt und sich logistische Aufgabenfelder erweitern. Zwei weitere Unterteilungen sind „Kein Branchenfokus“ und „Branchenübergreifend“. „Kein Branchenfokus“ bedeutet, wenn ein Unternehmen nicht angegeben hat, dass es in einer Branche besonders aktiv ist bzw. sich nicht auf Branchen spezialisiert hat. Falls ein Logistikdienstleister laut Angabe in vielen Branchen tätig ist, erfolgt die Einteilung in „Branchenübergreifend“.

Die Kategorisierung der Mehrwertdienstleistungen in „Ja“ und „Nein“ ist ein fehleranfälliger Schritt, denn es lässt sich nicht immer eindeutig bestimmen, ob ein Unternehmen logistische Zusatzleistungen tätigt oder nicht. Der Grund liegt darin, dass VAS bei Unternehmen teilweise in einem geringen Umfang getätigt werden, die nicht auf den Unternehmenswebseiten aufgeführt sind. Zudem werden Mehrwertdienstleistungen nicht eindeutig auf Internetauftritten aufgeführt, da die Kernleistungen von Spediteuren Transport, Lagerung und Umschlag sind, sodass VAS in den Hintergrund auf den Webseiten rücken. Ein weiteres Problem ist, dass Unternehmen Dienstleistungen auf deren Internetauftritt stehen haben, die derzeit nicht zum Portfolio des Unternehmens gehören. Unternehmen ändern ihr Leistungsportfolio, womit Tätigkeiten vielleicht auf der

<sup>70</sup> Vgl. DSLV (2015), S. 15.

<sup>71</sup> DSLV (2015), S. 15, eigene Darstellung.

Unternehmenswebseite zu finden sind, welche in der Vergangenheit getätigt wurden, aktuell aber nicht mehr. Die Mehrwertdienstleistungen auf den Webseiten sind somit nicht immer aktuell. Es kann auch vorkommen, dass keine Informationen auf den Unternehmensseiten zur Verfügung gestellt werden.

Die Unternehmensgröße ist die zweite Einordnung, die fehlerverbunden ist, denn sobald ein Unternehmen nicht mit Umsatzzahlen im Buch *Top 100 der Logistik* oder auf der eigenen Unternehmenswebseite versehen ist<sup>72</sup>, wird der Logistikdienstleister den KMU zugeordnet. Das Unternehmen wird somit mit einem Umsatz von weniger als 50 Millionen Euro geschätzt.<sup>73</sup> Es muss dabei beachtet werden, dass bei den Umsatzangaben versucht wurde nur die Umsätze in Deutschland zu betrachten. Es verbleiben Unschärfen und Fehlermöglichkeiten, auf die hinzuweisen ist. Die Einteilung wird zusätzlich erschwert, da die Umsatzzahlen der Unternehmen nicht vom selben Jahr stammen und zum Teil auch globale Umsatzangaben sind. Der Grund liegt zum Teil darin, dass Unternehmenswebseiten nicht immer aktuell sind. Da es sich hierbei allerdings um eine Vereinfachung handelt, um eine Einordnung in die Kategorien Großunternehmen und KMU zu vollziehen, wird die Fehlerquote für gering eingeschätzt.

Ein weiterer Grund für die Aufteilung der Internetrecherche in zwei Bereiche ist, dass anhand der *Top 100 der Logistik* genaue Umsatzangaben der Unternehmen bekannt sind. Für die geprüften Unternehmen der *Sonstigen Quellen* trifft dies nicht zu.

### 3.1.2 Zwischenfazit Internetrecherche

Es haben sich bereits verschiedene Aspekte aufgezeigt, die in dem Zwischenfazit betrachtet werden können. Anhand der Deutschlandkarten hat sich darstellen lassen, dass sich eine relativ gleichmäßige Verteilung der untersuchten Unternehmen eingestellt hat. Es wurde auch deutlich, dass es mit Hamburg und Bremen zwei Regionen gibt, in diesen sich eine Vielzahl an betrachteten Unternehmen wiederfinden lassen. Wohingegen in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eine sehr geringe Anzahl an untersuchten Unternehmen sind. Der wirtschaftliche

---

<sup>72</sup> IHK (2017): Unternehmen ohne Umsatzangaben werden den KMU zugeordnet, da Großunternehmen (Kapitalgesellschaften) Jahresabschlüsse offenlegen müssen. Für KMU (Kapitalgesellschaften) gibt es Einschränkungen.

<sup>73</sup> IfM Bonn (2017): Einteilung der Unternehmensgrößen wurden nach Empfehlung der Europäischen Kommission gehandhabt.

Faktor spielt sicherlich eine Rolle, da in bestimmten Regionen wie im Ruhrgebiet eine höhere Anzahl an Logistikdienstleistern sind. Ein anderer Faktor, der dagegen eine höhere Relevanz in der Verteilung der untersuchten Unternehmen hat, sind die verwendeten Quellen. Während die Quellen *Top 100 der Logistik*, *Teilnehmer der Transport Logistik Messe in München* und *Rückmeldung von Interviewpartnern* eine zufällige Verteilung auf die Deutschlandverteilung haben, wirkt sich die Quelle *Notierung von Logistikern im Straßenverkehr* auf spezifische Regionen aus. Die *Notierung von Logistikern im Straßenverkehr* hat eine besonders hohe Anzahl an Unternehmen in Hamburg und Bremen hervorgerufen, da sich der Autor in diesen Regionen überwiegend aufhält.

Ein weiterer Aspekt, der an dieser Stelle betrachtet wird, sind die Gruppierungen Größe der Unternehmen und Einteilung der Mehrwertdienstleistungen. Wie anhand dieser zwei Einordnungen erkennbar ist, sind diese Analysen fehleranfällig, sodass mit einem gewissen Spielraum zu rechnen ist.

Eine Vermeidung der zwei Fehlergruppen ist bei dieser Art der Studie schwierig, wenn keine Umsatzzahlen und VAS auf den Unternehmenswebseiten vorhanden sind. Das Risiko wurde in der Studie „Empirische Studie zur Anwendung der Logistik-AGB in der Speditionsbranche“ im Interesse des Zieles bewusst eingegangen, um eine Gesamtübersicht zu schaffen.

### 3.2 Untersuchungstyp: Interviews - Verfahren, Transkription und Analyse

Die Interviews mit Unternehmen, Verbänden und Versicherungsmaklern sind ein wesentlicher Teil dieser Arbeit. In der Planung und Strukturierung der Studie ist das Ziel 20 Experten-Interviews von jeweils ca. zehn Minuten Länge zu führen, um Erfahrungen und Ansichten der Interviewten zu ermitteln. Dabei ist zu hervorzuheben, dass Interviews von einer Anzahl von 20 befragten Unternehmen nicht repräsentativ für den Markt sind. Qualitative Aussagen in Form von Erfahrungsberichten können jedoch gewonnen werden. Des Weiteren können durch die Interviews sowohl mit den Großunternehmen als auch mit den KMU Gemeinsamkeiten und Unterschiede festgestellt werden, um offen gebliebene Fragen aus der Internetrecherche zu beantworten. Der Fokus bei den Interviews liegt nicht auf der Erzielung einer marktübergreifenden Aussage, sondern um generelle Erkenntnisse zu erhalten, was nicht durch die Internetrecherche erreicht werden kann. Bei den Interviews muss dabei beachtet werden, dass es sich um persönliche Meinungen und Ansichten

handelt, die dementsprechend in einem Gesamtbild der Studie bewertet werden müssen. Die Interviewpartner werden dabei zufällig ausgewählt. Das bedeutet, dass diese aus den folgenden vier Bereichen kommen:

- Newsletter des DSLV
- Zeitungsartikel aus DVZ
- Zeitungsartikel aus der Verkehrsrundschau
- Gezielte Unternehmensauswahl

Bei drei der vier Bereiche handelt es um eine zufällige Auswahl der Interviewpartner, da vorab nicht bekannt ist, welche Unternehmen auf die Publikation der Studie reagieren. Die gezielte Unternehmensauswahl wird dann ergänzt, wenn die Anzahl von 20 Interviewpartnern nicht erreicht wurde und keine weiteren Rückmeldungen mehr aus den anderen drei Bereichen erwartet wird. Das bedeutet, es wird gezielt versucht mit Unternehmen einen Termin zu vereinbaren. Auf diese Weise werden weitere Informationen gewonnen, da bei der methodischen Vorgehensweise Unternehmen ausgewählt werden, welche die Logistik-AGB auf der Webseite veröffentlicht haben.

Bei der Vorgehensweise ist aufgefallen, dass 13 von 20 Interviewpartnern auf den Newsletter des DSLV reagiert haben, woraufhin ein Termin vereinbart wurde. Auf die Anfrage aus dem Zeitungsartikel der DVZ und der Verkehrsrundschau gab es keine Rückmeldungen, sodass die weiteren sieben Interviewpartner mit einer gezielten Befragung gewonnen werden konnten (Abbildung 9, S. 29).

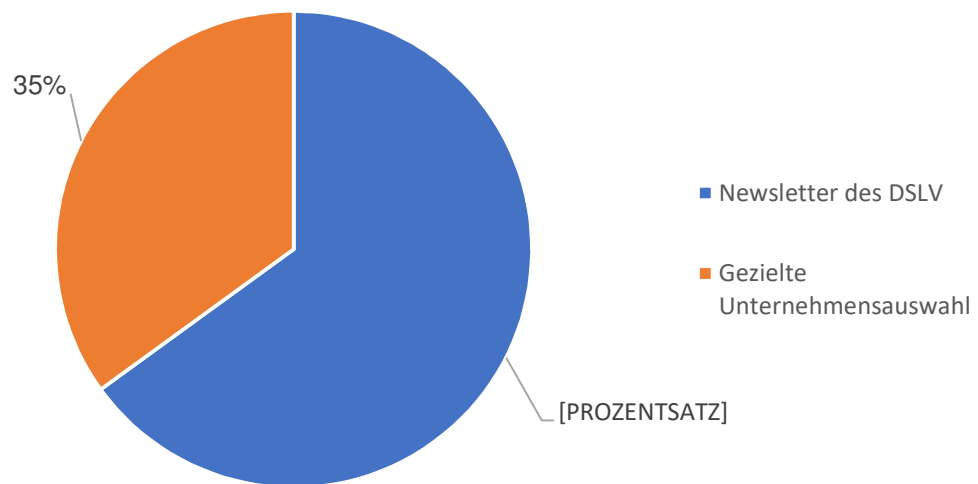


Abbildung 9: Verhältnis der Auswahl der Interviewpartner

Abbildung 9 veranschaulicht, dass die Interviewpartner nur aus den zwei Bereichen stammen und der Großteil davon auf den Newsletter des DSLV reagiert hat. Die 20 Interviewpartner repräsentieren das jeweilige Unternehmen in unterschiedlichen Positionen. Folgende Auflistung gibt einen Überblick über die jeweilige Funktion im Unternehmen:

- Geschäftsführer
- Abteilung: Recht, Versicherung und Risikomanagement
- Geschäftsführer Versicherungsgesellschaft
- Prokurist/Rechtsanwalt

Die Verteilung der 20 Interviewpartner in den vier Bereichen ist in der folgenden Abbildung 10 (S. 30) dargestellt.

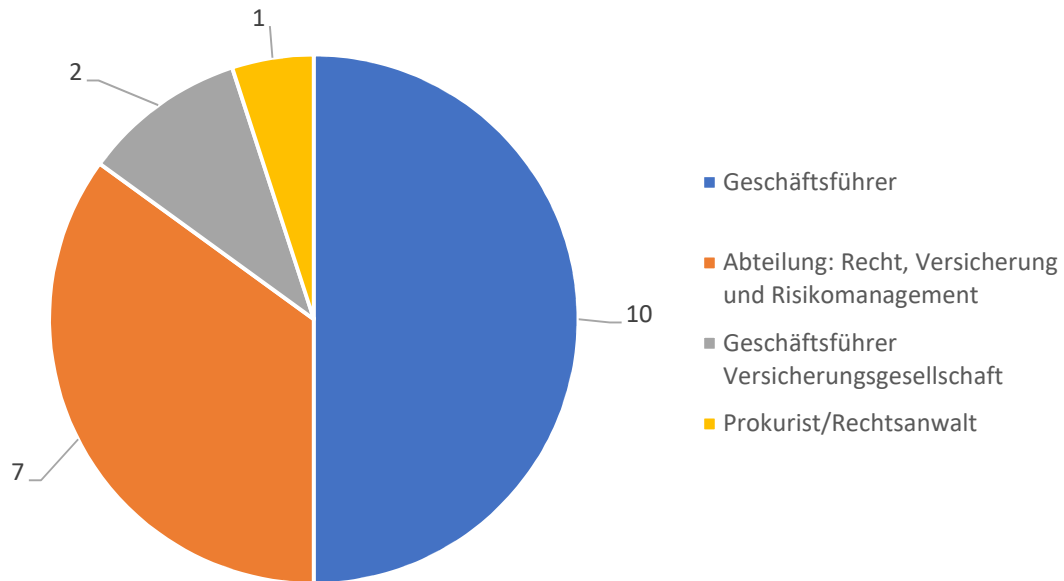


Abbildung 10: Übersicht der Positionen der Interviewpartner der vertretenen Unternehmen

Es zeigt sich, dass die Interviewpartner zur Hälfte Geschäftsführer sind und zum Großteil in der Abteilung für Recht, Versicherung und Risikomanagement arbeiten.

Die Unternehmen gehören verschiedenen Branchen an und sind unterschiedlicher Größe. Es handelt sich dabei um Versicherungsmakler, klein und mittelständische Logistikdienstleister und Großunternehmen. 65 Prozent der Interviewpartner lassen sich auf die Rückmeldung vom DSLV zurückführen. Anhand dessen ist die Verteilung der vertretenden Unternehmen zufällig. Bei der gezielten Unternehmensanfrage (35 %) wurden dagegen Unternehmen mit einer bestimmten Größe und einer bestimmten Art angesprochen. Die folgende Grafik 11 (S. 31) gibt zu der Verteilung hinsichtlich Art des Unternehmens und Größe eine Übersicht.



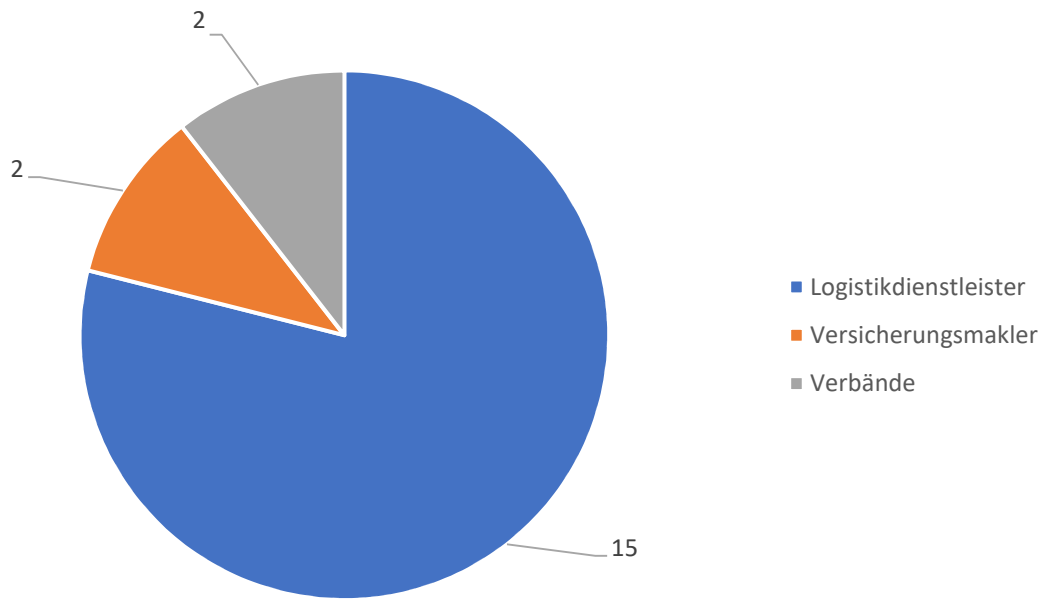


Abbildung 11: Übersicht der Unternehmensanzahl

Zwei Auffälligkeiten sind in der Abbildung 11 zu nennen. Zum einen beträgt die Gesamtanzahl in der Grafik 19 anstatt 20 Unternehmen. Das ist damit zu begründen, dass ein Logistikdienstleister zweimal interviewt wurde, jedoch mit unterschiedlichen Interviewpartnern. Zum anderen zeigt sich bei der Interviewakquise, dass ein Großteil Logistikdienstleister sind. Bei dem Großteil der Interviewpartner sollte es sich um Spediteure handeln, um mit deren Wissen offen gebliebene Fragen beantworten zu können.

Ein weiterer beachtenswerter Faktor ist die Größenverteilung der Unternehmen. Die Verbände und Versicherungsmakler wurden dabei nicht nach Größe unterschieden. Die Abbildung 12 (S. 32) gibt eine Übersicht über die Verteilung. Wie im Unterkapitel 3.1 beschrieben, werden in den Interviews die Unternehmen ebenfalls nach KMU und Großunternehmen unterschieden.

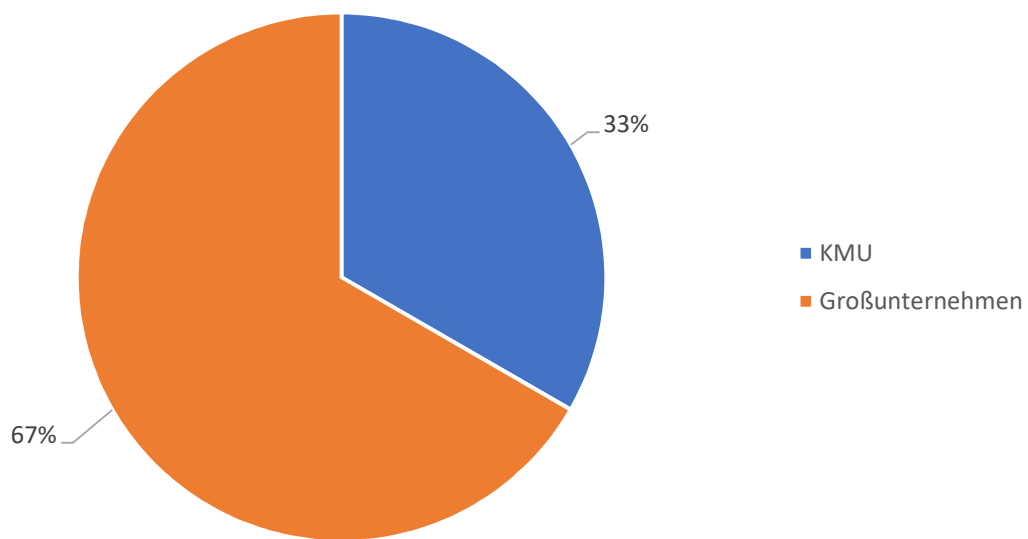


Abbildung 12: Übersicht über der Größenverteilung der Logistikdienstleister

Die Grafik 12 zeigt, dass mit zwei Drittel ein höherer Anteil an Großunternehmen interviewt wurde. Die gezielte Unternehmensauswahl hat mit drei Großunternehmen und zwei KMU diese Verteilung etwas ausgeglichen, sodass KMU die Studie mit ihren Erfahrungen ergänzen. Bei den KMU liegt der Umsatz zwischen 11 und 30 Millionen Euro und bei den befragten Großunternehmen zwischen 70 Millionen und 9 Milliarden Euro. Die Umsatzzahlen der Interviewpartner sind aus den Jahren 2015 und 2016, was eine bessere Vergleichbarkeit gewährleisten lässt.

Die Interviews werden auf Basis eines Leitfadens geführt, der mit dem Verlauf des Interviews angepasst wird. Der Leitfaden dient vor allem zur Sicherung der Vergleichbarkeit der Interviews, sowie zur Gewährleistung der Struktur. Durch den Leitfaden soll vermieden werden, den Experten zu sehr in eine Richtung zu lenken. Es dient vielmehr als eine Checkliste, um bestimmte Themen anzusprechen. Zudem gestaltet sich die Auswertung von standardisierten Interviews einfacher als offene Interviews, die zunächst kategorisiert und unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden müssen.<sup>74</sup> Die Interviews werden telefonisch durchgeführt, da die durchschnittliche Dauer geringer als zehn Minuten ist. Nach

<sup>74</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter (2009), S. 90.

Berekoven u.a. sind persönliche Befragungen dagegen zu meist 30 Minuten oder länger und werden dafür eingesetzt, um Reaktionen, Gesichtsausdrücke, generelle körperliche Haltung und weitere Gesten notieren zu können. Face-to-face-Erhebungen zielen daher generell auf einen anderen Forschungszweck ab. Des Weiteren werden Telefoninterviews häufig bei Firmenbefragungen eingesetzt und weisen einen hohen qualitativen Charakter auf.<sup>75</sup>

## Transkription

Im folgenden Abschnitt wird der Interviewleitfaden erläutert und dessen Hintergründe expliziert. Darüber hinaus wird die Transkriptionsform dargestellt, um zu zeigen, welche Regeln der Transkription für die Interviews verwendet werden.

Nach der datenschutzrechtlichen Frage, welche die Aspekte in Bezug auf die Veröffentlichung des Interviews absichert, werden zunächst unternehmensallgemeine Fragen gestellt. Diese dienen dazu das Interview zu kategorisieren und in Verbindung mit der Internetrecherche und den anderen Interviews setzen zu können. Nach der Frage über die Größenordnung des jeweiligen Unternehmens kann eingeordnet werden, ob es sich um ein KMU oder Großunternehmen handelt. Die Frage nach den Leistungsschwerpunkt im Bereich der Mehrwertdienste bildet die Grundlage für die Folgefragen der Logistik-AGB. Ein Unternehmen, welches gar keine logistischen Zusatzleistungen tätigt, benutzt dementsprechend auch nicht die Logistik-AGB. Bei dieser Konstellation werden daher andere Themenschwerpunkte für die zweite Hälfte der Befragung gewählt.

Während der erste Teil auch dazu dient das Gespräch einzuleiten und nicht themenspezifische Fragen zu Beginn zu stellen, steht der zweite Teil des Leitfadens im Fokus der Logistik-AGB. Zunächst sollen die Fragen über die generelle Verwendung der Logistik-AGB Aufschluss darüber geben, sowie welche vertraglichen Rahmenbedingungen für Mehrwertdienste verwendet werden. Anschließend soll mit einer Kontrollfrage die Aussage bestätigt und vertieft werden, inwiefern überhaupt die Zuruflogistik eine Rolle spielt und ob die Logistik-AGB als Leitfaden bei Individualverträgen angewendet werden. Anschließend können sich die Befragten über positive, als auch negative Erfahrungen äußern.

---

<sup>75</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter (2009), S. 103, S. 106.

Eine allgemeine Frage am Ende des Leitfadens dient dazu die Meinung des Befragten und Einschätzung zum Markt über die Logistik-AGB zu erhalten. Wie der Leitfaden (Anhang 7.1) zeigt, ist dieser standardisiert und die wenigen präzisen Fragen geben damit Aufschluss über die Logistik-AGB und helfen das Ziel der Studie zu erreichen.

Die Transkription wird so durchgeführt, dass ein schneller Zugang zum Gesprächsinhalt gewährleistet wird. Mithilfe der Interviews sollen Erfahrungen und Wissen der Befragten bezüglich der Logistik-AGB gewonnen werden. Um sich auf das Wesentliche in den Interviews zu fokussieren, wurden Transkriptionsregeln gewählt. Die transkribierten Interviews, welche im Anhang unter Kapitel 7.2 zu finden sind, werden daher „geglättet“, sodass der Fokus auf dem Inhalt des Redebeitrages liegt. Im Gegensatz zum Feintranskript wird bei dieser Transkription auf Pausen, Nebenakzente, Lautstärke, Sprechgeschwindigkeit, Betonungen, Füllwörter, Stottern und Verhaltenssignale wie „mhm“ oder „ähm“ verzichtet. Zudem werden Wortverschleifungen und umgangssprachliche Wörter ins Hochdeutsch übersetzt. Insgesamt werden die Sätze und Fragen von Interviewer und Befragten leserlich dargestellt.<sup>76</sup> *„Ein detailliertes Transkript nach komplexen Regelsystemen ist dann nötig, wenn [...] nicht nur den semantischen Inhalt eines Gesprächs zum Thema haben.“*<sup>77</sup> Diese Aussage nach Dresing und Pehl unterstreicht die vorherigen Gründe nochmals. Die Interviewdauer wird nur am Anfang des Transkripts notiert.<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten (2013), S. 18, S. 20.

<sup>77</sup> Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten (2013), S. 18.

<sup>78</sup> Vgl. zu diesem Abschnitt Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten (2013), S. 21f.

## 4 Ergebnisse

Das folgende Kapitel stellt die gewonnenen Erkenntnisse und Resultate dar. Im Mittelpunkt der Darstellung steht die Internetrecherche, die in drei Unterkapitel unterteilt wird. Das erste Unterkapitel beschäftigt sich mit den Logistik-AGB im Zusammenhang mit den *Top 100 der Logistik*.<sup>79</sup> Das darauffolgende Unterkapitel betrachtet die Unternehmen, welche nicht den *Top 100 der Logistik* nach Schwemmer zugehörig sind (*Sonstige Quellen*). Die Unterteilung zwischen den zwei Unterkapiteln dient zum einen zur verbesserten Vergleichbarkeit, da von den *Top 100 der Logistik* genaue Umsatzzahlen bekannt sind. Zum anderen kann somit eine bessere Erkenntnis erlangt werden, inwiefern die Logistik-AGB bei Großunternehmen im Verhältnis zu KMU präsent sind. Das dritte Unterkapitel fasst die zwei vorherigen Abschnitte zusammen und gibt einen Überblick der gesamten Studie. Die verschiedenen Ansichten, die in den Interviews über die Verwendung der Logistik-AGB geäußert worden sind, werden im vierten Unterkapitel differenziert untersucht. Offen gebliebene Fragen aus der Internetrecherche werden weitestgehend beantwortet und weitere interessante Äußerungen der Interviewpartner dargestellt.

### 4.1 Internetrecherche: Top 100 der Logistik

Die *Top 100 der Logistik* umfasst insgesamt 138 Unternehmensprofile, wovon 19 Prozent der Unternehmen die Logistik-AGB veröffentlicht haben (n= 26). Veröffentlicht bedeutet in diesem Zusammenhang:

- Logistik-AGB stehen bei den Unternehmen auf ihrem Briefbogen
- Laut Interview arbeiten die Unternehmen auf Basis der Logistik-AGB
- Logistik-AGB wurden bei der KRAVAG versichert

Der Begriff „veröffentlicht“ wurde deshalb gewählt, da es sich nicht nachweisen lässt, ob ein Unternehmen auch letztendlich auf Basis der Logistik-AGB arbeitet, nur weil sie diese auf

---

<sup>79</sup> Schwemmer, Martin (2016): Top 100 der Logistik. Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer. Eine Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS.

dem Briefbogen stehen oder bei einem Versicherer versichert haben.<sup>80</sup> Von den 138 untersuchten Unternehmen haben 24 Prozent (n= 33) keine Angaben auf ihrer Unternehmensseite gemacht, auf welcher Basis von Geschäftsbedingungen sie arbeiten. In dieser ersten Betrachtungsweise wurde der Aspekt nicht weiter berücksichtigt, jedoch wird erkennbar, dass diese 24 Prozent den Anteil der Logistik-AGB Nutzer verändern würde. Die erste Abbildung in diesem Kapitel zeigt die Verteilung von Logistik-AGB Nutzern, Nutzern anderer AGB und der Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben.

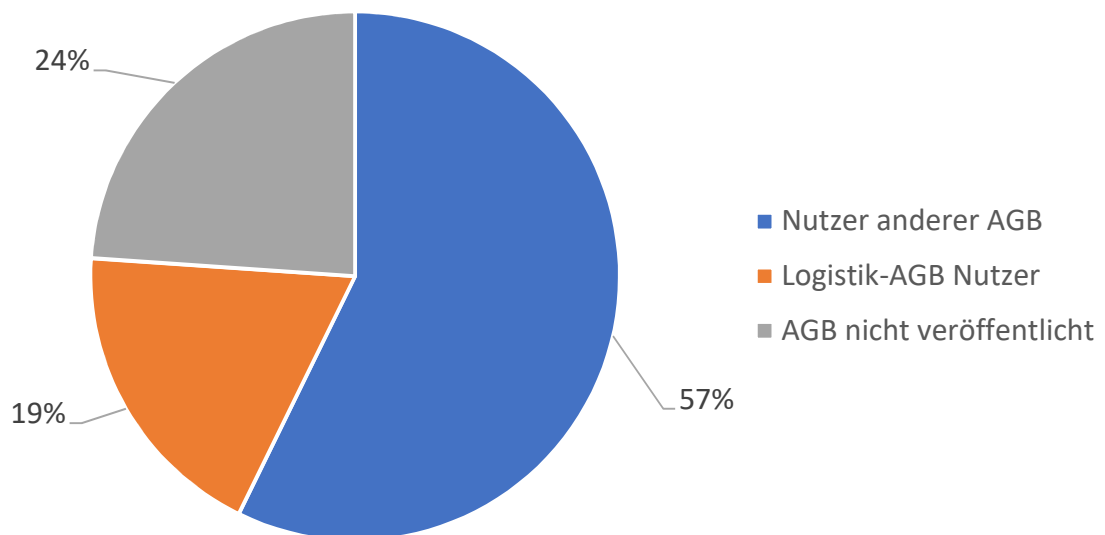


Abbildung 13: Verteilung der Logistik-AGB Nutzer - Top 100 der Logistik

Zunächst werden die 24 Prozent den Nutzern anderer AGB zugerechnet, sodass die 19 Prozent der Logistik-AGB Nutzer der geringstmögliche Anteil ist.

Die 26 Logistik-AGB Nutzer haben zusammen einen Umsatz von 25,947 Milliarden Euro. Das entspricht einem Anteil von 10 Prozent vom Logistikwirtschaftsvolumen in Deutschland. Bei einer Betrachtung der *Top 100 der Logistik* ist der Anteil bei 39 Prozent Logistik-AGB Nutzern. Veranschaulicht wird das Zwischenergebnis in Abbildung 14 (S. 37).

---

<sup>80</sup> Der Begriff „Veröffentlicht“ wird in diesem Zusammenhang für die weitere Studie in diesem Sinne verwendet.

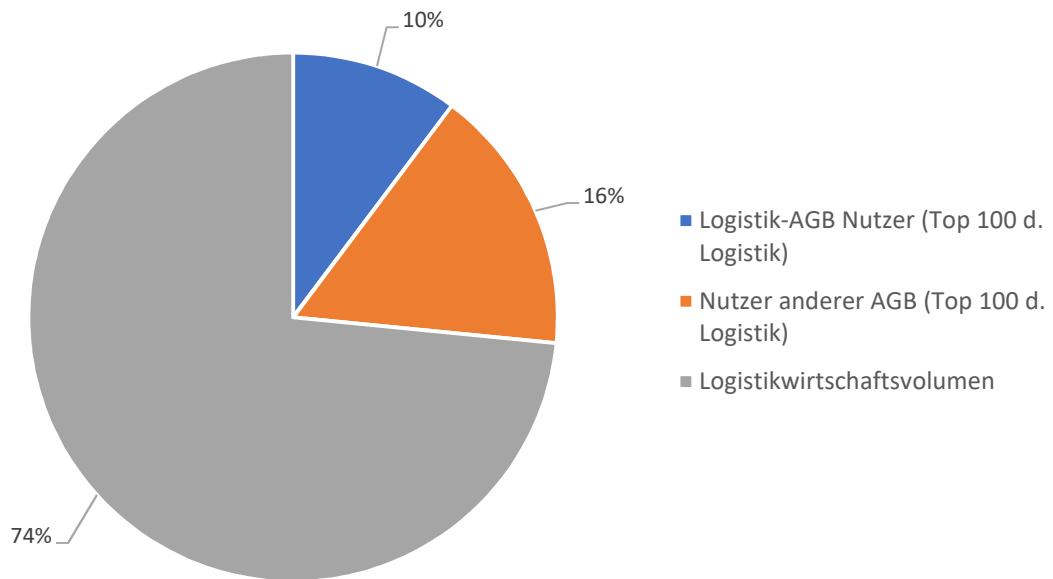


Abbildung 14: Anteil an Logistik-AGB Nutzern am gesamten Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands – Top 100 der Logistik

In der Grafik 14 muss beachtet werden, dass es sich nur um den Anteil an Logistik-AGB Nutzern von den *Top 100 der Logistik* handelt. Die Logistik-AGB Nutzer *Sonstiger Quellen* werden bei dieser Darstellung nicht mitberücksichtigt. Es sind somit nur die Top 100 der Logistik gegenüber dem Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands dargestellt.

Werden die 26 bekannten Unternehmen, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben, auf einer Deutschlandkarte betrachtet, zeigt sich folgende Verteilung (Abbildung 15, S. 38).

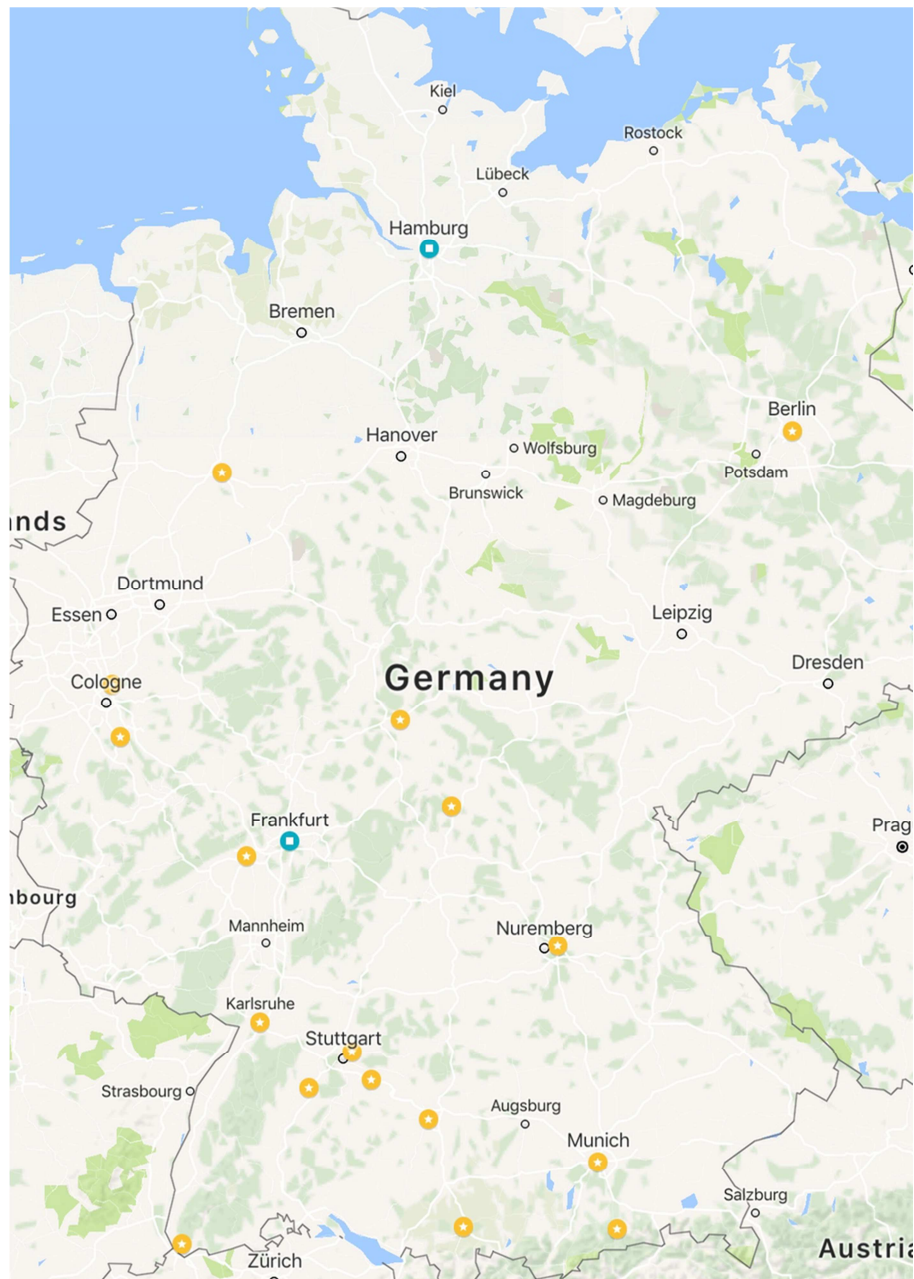


Abbildung 15: Deutschlandkarte der Logistik-AGB Nutzer - Top 100 der Logistik

Anhand der Deutschlandkarte ist zu erkennen, dass eine Vielzahl der Logistik-AGB Nutzer ihren Sitz in Süddeutschland hat. Bei einer genaueren Betrachtung sind folgende Zahlen erkennbar: Großraum Stuttgart (3), Großraum München (2), Ulm (1), Großraum Frankfurt am Main (3), Großraum Köln (2), Berlin (1), Osnabrück (1), Nürnberg (1) und Hamburg (3)<sup>81</sup>. Die weiteren Unternehmen sind vereinzelt in Deutschland verteilt, wie auf der Abbildung 15

<sup>81</sup> Stadt/Region (n): Anzahlen der Logistik-AGB Nutzer in Klammern.



zu sehen ist. Es ist ebenfalls festzustellen, dass die Unternehmen, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben, überwiegend ihren Sitz bei den Logistikzentren haben.<sup>82</sup>

Die folgende Tabelle 3 (S. 40f.) zeigt alle untersuchten Unternehmen der *Top 100 der Logistik* auf. Die aufgelisteten Unternehmen sind sortiert nach Namen und der Verwendung der Logistik-AGB. Die ersten 26 Unternehmen sind somit die Logistikdienstleister, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben.

---

<sup>82</sup> siehe Logistikzentren der Fraunhofer-Arbeitsgruppe: Abbildung 9 (S. 23).

	Unternehmensname	Branche	VAS	Größe (Gemessen an Umsatz in Euro/Deutschland)	Fund AGB	Fund Logistik-AGB	Quelle
1	24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG	Stückgutlogistik	Nein	465 Mio. (2015)	Ja	Ja	
2	C.E.NOERPEL GmbH	Handelslogistik, Lebensmittel	Ja	300 Mio. (2015)	Ja	Ja	
3	CargoLine GmbH & Co. KG	Automobil, Chemie, Health Care, Lebensmittel, Luft- und Raumfahrt, Maschinenbau und Elektronik, Papierlogistik, Handelslogistik	Ja	1,405 Mrd. (2015)	Ja	Ja	
4	CHEMION Logistik GmbH	Chemie, Phamra	Ja	123 Mio. (2015)	Ja	Ja	
5	Confern Möbeltransportbetriebe GmbH	Umzugsunternehmen, Möbellogistik	Ja	238 Mio. (2015)	Ja	Ja	
6	Dachser SE	Branchenübergreifend	Ja	2,98 Mrd. (2015)	Ja	Ja	Interview
7	Deutsche Post AG	Branchenübergreifend	Ja	9 Mrd. (2015)	Ja	Ja	Interview
8	DMS Deutsche Möbelspedition GmbH & Co. KG	Umzugsunternehmen	Ja	201 Mio. (2015)	Ja	Ja	
9	Ernst Frankenbach GmbH	Automobillogistik, Container-Service	Ja	122 Mio. (2015)	Ja	Ja	
10	Friedrich Zufall GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	286 Mio. (2015)	Ja	Ja	
11	Gebürder Weiss GmbH	Automobil, Fashion, Hightech-Produkte, Handelslogistik, Maschinenbau	Ja	125 Mio. (2015)	Ja	Ja	
12	Group7 AG International Logistics	Textillogistik, Hightech-Produkte, Handelslogistik, Maschinenbau, Sportartikel, Werbemittel	Ja	76 Mio. (2015)	Ja	Ja	
13	Hans Geis GmbH + Co. KG	Branchenübergreifend	Ja	653 Mio. (2015)	Ja	Ja	
14	Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	Branchenübergreifend	Ja	1,3 Mrd. (2015)	Ja	Ja	Interview
15	ITG GmbH	Textillogistik, Sport & Schuhe, Kosmetiklogistik, Werbemittel	Ja	140 Mio. (2015)	Ja	Ja	
16	JCL AG	Healthcare u Pharma, Chemie, Retail, Getränke, Automobil, Industrie	Ja	145 Mio. (2015)	Ja	Ja	
17	KG Bursped Speditions-G.m.b.H. & Co.	Keinen Branchenfokus - Automobil	Ja	184 Mio. (2015)	Ja	Ja	
18	Kühne+Nagel (AG & Co.) KG	Branchenübergreifend	Ja	2,71 Mrd. (2015)	Ja	Ja	
19	LGI Logistics Group International GmbH	Automobil, Elektronik, Fashion, Healtcare, Industrie	Ja	185 Mio. (2015)	Ja	Ja	
20	LOXXESS AG	Indsutrie, Sport, Fast Moving Consumer Goods, E-Commerce, Elektronik, Chemie, Pharma	Ja	100 Mio. (2015)	Ja	Ja	
21	MOSOLF SE & Co. KG	Automobil	Ja	220 Mio. (2015)	Ja	Ja	
22	Schenker Deutschland AG	Branchenübergreifend	Ja	3,9 Mrd. (2015)	Ja	Ja	
23	Schmalz + Schön Holding GmbH	Keinen Branchenfokus - Tourismus	Ja	106 Mio. (2015)	Ja	Ja	
24	SENATOR INTERNATIONAL Spedition GmbH	Branchenübergreifend - Automobil	Ja	222 Mio. (2015)	Ja	Ja	
25	Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH	Healthcare, Industrie, Handelslogistik	Ja	165 Mio. (2015)	Ja	Ja	
26	Streck Transportgesellschaft mbH	Branchenübergreifend	Ja	155 Mio. (2015)	Ja	Ja	
27	a. hartrodt (GmbH & Co) KG	Automobil, Lebensmittel, Health Care, Öl und Gas	Ja	170 Mio. (2015)	Ja	Nein	
28	Agility Logistics GmbH (D)	Chemie, Automobil, Pharmaindustrie, Öl und Gas, Handelslogistik, Hightech-Produkte	Ja	285 Mio. (2015)	Nein	Nein	
29	ALFRED TALKE GmbH & Co. KG (TALKE GRUPPE) - Logistics Services	Chemie, Plastics, Life Science, Reverse Logistics	Ja	194 Mio. (2015)	Nein	Nein	
30	Andreas Schmid Logistik AG	Chemie	Ja	108 Mio. (2015)	Ja	Nein	
31	ARS Altmann AG Automobillogistik	Automobil	Ja	283 Mio. (2015)	Ja	Nein	
32	AUGUSTIN QUEHENBERGER Group GmbH	Automobil, Textillogistik, Hightech-Produkte	Ja	97 Mio. (2015)	Ja	Nein	
33	Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG	Kein Branchenfokus	Nein	76 Mio. (2013)	Ja	Nein	
34	Bertschi AG	Chemie	Ja	220 Mio. (2015)	Nein	Nein	
35	BigMove AG	Baulogistik, Anlagen- und Maschinenbau, Wind	Nein	70 Mio. (2015)	Ja	Nein	
36	BLG Logistics Group AG & Co. KG	Automobil, Lebensmittel, Sport und Fashion, Wind, Maschinen u Anlagen, Sanitär u Gebäudetechnik, Handelslogistik	Ja	859 Mio. (2015)	Ja	Nein	
37	Bruhn Spedition GmbH	Industrie, Handel, Chemie, Lebensmittel, Papier	Nein	70 Mio. (2013)	Ja	Nein	
38	BTG Gruppe	Kein Branchenfokus	Ja	89 Mio. (2013)	Ja	Nein	
39	BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH	Branchenübergreifend	Ja	63 Mio. (2015)	Ja	Nein	
40	Captrain Deutschland GmbH	Stahl und Schrott, Chemie, Papierlogistik, Steine u Erde	Ja	321 Mio. (2015)	Nein	Nein	
41	Cargo24 AG	Stückgutlogistik	Nein	69 Mio. (2015)	Nein	Nein	
42	CEVA Deutschland (CEVA Logistics GmbH, CEVA Freight Germany GmbH, CEVA Container GmbH)	Automobil, Energie, Health Care, Technologie, Industrie und Luftfahrt, Handel	Ja	250 Mio. (2015)	Nein	Nein	
43	Compass Logistics International AG	Öl und Gas, Möbel- und Textillogistik, Anlagen	Ja	100 Mio. (2013)	Nein	Nein	
44	Contargo GmbH & Co. KG	Terminal- und Transportlinienbetreiber	Ja	345 Mio. (2015)	Ja	Nein	
45	CTL Cargo trans logistik AG	Keinen Branchenfokus	Nein	80 Mio. (2015)	Ja	Nein	
46	DB Cargo Logistics GmbH	Automobillogistik	Ja	200 Mio. (2015)	Ja	Nein	
47	Dettmer Group KG	Keinen Branchenfokus - Binnenschifffahrt	Ja	278 Mio. (2015)	Nein	Nein	
48	DIALOG Distribution and Logistics Speditions- und Speditionsberatung AG	Handelslogistik, Textillogistik	Nein	1,25 Mrd. (2015)	Nein	Nein	
49	DPD Deutschland GmbH	Paketdienstleister	Nein	1,6 Mrd. (2015)	Ja	Nein	
50	DSV A/S	Handel, Industrie, Health Care, Automobil, Hightech-Produkte	Ja	977 Mio. (2015)	Ja	Nein	
51	Duisburger Hafen AG	Branchenübergreifend	Ja	145 Mio. (2015)	Ja	Nein	
52	Duvenbeck Consulting GmbH & Co. KG	Automobil, Getränkelogistik, Kunststoff, Landwirtschaft	Ja	315 Mio. (2015)	Ja	Nein	
53	E.L.V.I.S. AG	Keinen Branchenfokus	Nein	1,4 Mrd. (2015)	Nein	Nein	
54	ELSEN Holding GmbH	Kein Branchenfokus	Ja	90 Mio. (2014)	Ja	Nein	
55	EMONS Group	Kein Branchenfokus	Nein	350 Mio. (2015)	Nein	Nein	
56	Emons Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	350 Mio. (2015)	Nein	Nein	
57	Eurogate GmbH & Co. KGaA, KG	Windenergie - Containerterminalbetreiber	Ja	355 Mio. (2015)	Ja	Nein	
58	EUROKAI GmbH & Co. KGaA	Keinen Branchenfokus	Nein	180 Mio. (2015)	Nein	Nein	
59	Expeditors International GmbH	Risikomanagement, See- und Luftfracht - Branchenübergreifend	Ja	130 Mio. (2015)	Ja	Nein	
60	FedEx Europe Inc.	Keinen Branchenfokus	Ja	200 Mio. (2015)	Ja	Nein	
61	Fenthol & Sandtmann GmbH	Branchenübergreifend - Automobil	Ja	142 Mio. (2015)	Ja	Nein	
62	Fiège Logistik Stiftung & Co. KG	Textillogistik, Healthcare, Industrie, Handelslogistik, Reifen, Medien	Ja	510 Mio. (2015)	Ja	Nein	
63	Finsterwalder Transport & Logistik GmbH	Automobil, Lebensmittel, Handelslogistik, Maschinenbau, Papierlogistik, Chemie	Ja	149 Mio. (2015)	Ja	Nein	
64	Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG	Entsorgung, Metalle, Mineralien & Chemie, Agrarprodukte & Lebensmittel, Handelslogistik, Maschinenbau, Papierlogistik	Nein	600 Mio. (2015)	Ja	Nein	
65	GEFCO Deutschland GmbH	Branchenübergreifend	Ja	160 Mio. (2015)	Ja	Nein	
66	GEL Express Logistik GmbH	Expressversand von fragilen und/oder zeitkritischen Gütern	Nein	102 Mio. (2015)	Ja	Nein	
67	General Logistics Systems Germany GmbH & Co. OHG	KEP-Leistungen, Pharma	Nein	790 Mio. (2015)	Ja	Nein	
68	GEODIS Logistics Deutschland GmbH	Fast Moving Consumer Goods, E-Commerce, Retail, Hightech-Produkte, Automobil	Ja	126 Mio. (2015)	Nein	Nein	
69	Go! Express & Logistics (Deutschland) GmbH	Automobil, Textillogistik, Hightech-Produkte, Life Science, Media & Handel, Health Care	Ja	203 Mio. (2015)	Ja	Nein	
70	GREIWING logistics for you GmbH	Kunststoff, Nahrungs- und Genussmittel, Chemie, Baulogistik	Ja	61 Mio. (2015)	Nein	Nein	

Tabelle 3: Internetrecherche der Top 100 der Logistik (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 1

	Unternehmensname	Branche	VAS	Größe (Gemessen an Umsatz in Euro/Deutschland)	Fund AGB	Fund Logistik-AGB	Quelle
71	Haeger & Schmidt Logistics GmbH	Stahl, Bau, Agarindustrie, Engeriebranche, Maschinenbau - Binnenschifffahrt	Nein	49 Mio. (2015)	Ja	Nein	
72	Hamburger Hafen und Logistik AG	Keinen Branchenfokus	Ja	770 Mio. (2015)	Ja	Nein	
73	Hansetrans Holding GmbH	Möbel- u Küchendistribution, Kurierdienstleistungen	Nein	140 Mio. (2015)	Ja	Nein	
74	Hapag-Lloyd AG	Keinen Branchenfokus	Nein	620 Mio. (2015)	Ja	Nein	
75	HAVI Logistics Deutschland GmbH	Nahrungs- u Genussmittel	Ja	210 Mio. (2015)	Nein	Nein	
76	Heinrich Koch Internationale Spedition GmbH & Co. KG	Branchenübergreifend	Ja	145 Mio. (2015)	Ja	Nein	
77	Hermes Europe GmbH	Branchenübergreifend	Ja	1,8 Mrd. (2015)	Ja	Nein	
78	Honold Logistik Gruppe GmbH & Co. KG	Luftfahrt, Agra, Automobil, Healthcare, Handelslogistik, Metall, Reifen	Ja	225 Mio. (2015)	Ja	Nein	
79	HOYER GmbH	Chemie, Lebensmittel, Gas, Mineralöl	Ja	390 Mio. (2015)	Ja	Nein	
80	Huettemann Logistik GmbH	Handelslogistik, Lebensmittel-, Fertighaus-, Werbemittellogistik	Ja	67 Mio. (2015)	Ja	Nein	Interview
81	ID Logistics Group	Kosmetiklogistik, Textillogistik, Hightech-Produkte, Handelslogistik	Ja	33 Mio. (2015)	Nein	Nein	
82	IDS Logistik GmbH	Branchenübergreifend	Ja	1,25 Mrd. (2015)	Ja	Nein	Interview
83	Imperial Logistics International B.V. & Co. KG	Automobil, Maschinen- und Anlagenbau, Stahl, Chemie, Handelslogistik	Ja	806 Mio. (2015)	Ja	Nein	
84	IN tIME Express Logistik GmbH	Automobil, Maschinenbau, Eventllogistik, Pharma, Hightech-Produkte	Nein	140 Mio. (2015)	Ja	Nein	
85	Internationale Spedition Willi Betz GmbH & Co. KG	Automobil, Elektronik, Chemie	Ja	320 Mio. (2013)	Ja	Nein	
86	JAS Forwarding GmbH	Automobil, Textillogistik, Öl und Energie, Militärtransporte, Transport lebender Tiere	Ja	115 Mio. (2015)	Nein	Nein	
87	Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG	Papier- und Stahllogistik, Automobil, Getränke, Holz, Baustoff, Handelslogistik	Ja	125 Mio. (2015)	Nein	Nein	
88	Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG	Chemie	Ja	245 Mio. (2015)	Ja	Nein	
89	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierte Güterverkehr mbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	447 Mio. (2015)	Ja	Nein	
90	Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus - Lebensmittel	Ja	1,1 Mrd. (2015)	Nein	Nein	
91	L.I.T. AG	Automobil, Stahl, Chemie, Baustoffe, Getränke, Verpackung	Ja	155 Mio. (2015)	Ja	Nein	
92	L.W. Cretschmar GmbH & Co. KG	Chemie, Maschinenbau, Handelslogistik, Automobil, Textillogistik	Ja	116 Mio. (2015)	Ja	Nein	
93	Leipa Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus - Papierlogistik	Nein	56 Mio. (2015)	Ja	Nein	
94	Leschaco Lexzau Scharbau GmbH & Co. KG	Industrie, Chemie, Automobil, Handelslogistik, Pharma, Maschinenbau	Ja	335 Mio. (2015)	Ja	Nein	
95	LKW Walter Internationale Transportorganisation AG	Keinen Branchenfokus	Nein	332 Mio. (2015)	Nein	Nein	
96	Logwin AG	Anlagen u Maschinenbau, Chemie, Automobil, Hightech-Produkte, Textillogistik	Ja	453 Mio. (2015)	Ja	Nein	
97	Ludwig Meyer GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	155 Mio. (2015)	Nein	Nein	
98	Lufthansa Cargo AG	Branchenübergreifend	Nein	590 Mio. (2015)	Ja	Nein	
99	M&M Militzer & Münch International Holding GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	105 Mio. (2015)	Ja	Nein	
100	Meyer & Meyer Holding SE & Co. KG	Textil- und Fashionlogistik	Ja	255 Mio. (2015)	Ja	Nein	
101	Meyer Quick Service Logistics GmbH & Co. KG	Lebensmittel	Ja	313 Mio. (2015)	Ja	Nein	
102	Müller - Die lila Logistik AG	Automobil, Elektronik, Handelslogistik, Industriebranche	Ja	104 Mio. (2015)	Nein	Nein	
103	NEUFRA Speditions-Gesellschaft mbH	Keinen Branchenfokus	Nein	165 Mio. (2015)	Ja	Nein	
104	Night Star Express GmbH Logistik	Keinen Branchenfokus	Nein	107 Mio. (2015)	Nein	Nein	
105	NORDFROST GmbH & Co. KG	Handelslogistik, Nahrungs- und Genussmittel, Frischelogistik, Hafenlogistik	Ja	260 Mio. (2015)	Ja	Nein	
106	NOSTA Holding GmbH	Papier, Automobil, Nahrungs- und Genussmittel, Metall, Chemie	Ja	170 Mio. (2015)	Ja	Nein	
107	NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co	Containerterminalbetreiber	Nein	197 Mio. (2015)	Nein	Nein	
108	ONLINE Systemlogistik GmbH & Co KG	Keinen Branchenfokus	Nein	1,077 Mrd. (2015)	Nein	Nein	
109	OZV GmbH & Co. KG	Automobil, Industrieglas, Pharma, Lebensmittel, Handelslogistik	Ja	120 Mio. (2015)	Ja	Nein	
110	Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH	Automobil, Chemie, Fashion, Energie, Hightech-Produkte, Maschinenbau, Industrie, Handelslogistik, Health Care	Ja	1,43 Mrd. (2015)	Ja	Nein	
111	Pfenning Logistics (KMP Holding GmbH)	Automobil, Chemie, Nahrungsmittel, Pharma, Industrie	Ja	142 Mio. (2015)	Nein	Nein	
112	PROFEX COURIERSYSTEM GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	130 Mio. (2015)	Ja	Nein	
113	Raben Trans European Germany GmbH	Nahrungs- und Genussmittel, Automobil, Einzelhandel, Chemie, Technologie, Handelslogistik	Ja	255 Mio. (2015)	Nein	Nein	
114	Rheinkraft International GmbH	Stahl, Rohrproduzenten, Anlagenbau, Baulogistik	Ja	58 Mio. (2013)	Ja	Nein	
115	Rhenus SE & Co. KG	Chemie, Handel, Anlagen- und Maschinenbau, Automobil, Healthcare u Pharma	Ja	2,42 Mrd. (2015)	Ja	Nein	
116	Rinnen GmbH & Co. KG	Chemie	Nein	142 Mio. (2015)	Ja	Nein	
117	Röhlig Logistics GmbH & Co. KG	Automobil, Industrielogistik, Konsumgüter	Ja	120 Mio. (2015)	Ja	Nein	
118	Scherh Holding & Verwaltungs GmbH	Automobil	Ja	125 Mio. (2015)	Ja	Nein	
119	Schnellecke Group AG & Co. KG	Automobil	Ja	561 Mio. (2015)	Nein	Nein	
120	Seifert Logistics GmbH	Automobil, Baustoff, Chemie, Papier, Pharma, Handelslogistik	Ja	75 Mio. (2015)	Ja	Nein	
121	Spedition Jakob Weets e.K.	Automobil	Ja	105 Mio. (2015)	Nein	Nein	
122	STUTE Logistics (AG & Co.) KG	Aluminium, Automobil, Entsorgung/Recycling, Erneuerbare Energien, Getränke, Industrial, Stahl	Ja	235 Mio. (2015)	Ja	Nein	
123	System Alliance GmbH	Branchenübergreifend - Stückgutlogistik	Nein	850 Mio. (2015)	Ja	Nein	
124	TCU GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	44 Mio. (2015)	Ja	Nein	
125	TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH	Keinen Branchenfokus	Nein	225 Mio. (2015)	Ja	Nein	
126	Thermotrafic GmbH	Pharma, Kühlhauslogistik, Spezialtransporte	Ja	89 Mio. (2013)	Ja	Nein	
127	TNT Express GmbH	Automobil, Hightech, Healtcare, Industrie, Versanddienstleister	Ja	752 Mio. (2015)	Ja	Nein	
128	trans-o-flex Schnell-Lieferdienst GmbH	Branchenübergreifend - Pharma, Technologie, Kosmetik, Retail	Ja	500 Mio. (2015)	Ja	Nein	
129	Transthermos GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	177 Mio. (2015)	Ja	Nein	
130	Univerasl Transport Michels GmbH & Co. KG	Baulogistik, Wind, Schiene, Maschinen u Anlagenbau - Schwerlastlogistik	Nein	94 Mio. (2015)	Ja	Nein	
131	UPS Europe SPRL/BVBA	Paketdienstleister, Handelslogistik	Ja	1,55 Mrd. (2015)	Ja	Nein	
132	UTS Umzugs- und Transportsysteme GmbH & Co. KG	Umzugsunternehmen	Nein	300 Mio. (2015)	Ja	Nein	
133	Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG	Automobil	Ja	1,85 Mrd. (2015)	Nein	Nein	
134	VTG AG	Agrarprodukte, Industriegüter - Silologistik	Nein	240 Mio. (2015)	Nein	Nein	
135	VTL Vernetzte-Transport-Logistik GmbH	Stückgutlogistik	Nein	59 Mio. (2013)	Ja	Nein	
136	WM Group GmbH	Industrie, Tabakwaren, Textillogistik, Handelslogistik, Wein & Champagner	Ja	96 Mio. (2013)	Ja	Nein	
137	Würfel Holding GmbH & Wuerfel Air & Sea GmbH	Branchenübergreifend	Ja	90 Mio. (2013)	Nein	Nein	
138	Yusen Logistics Germany GmbH	Automobil, Luftfahrt, Healtcare, Lebensmittel, Reatil-Logistik, Technologie	Ja	78 Mio. (2013)	Ja	Nein	

Tabelle 4: Internetrecherche der Top 100 der Logistik (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 2

Bei einer detaillierten Ansichtsweise der drei Gruppen („Logistik-AGB Nutzer“, „AGB nicht veröffentlicht“ und „Nutzer anderer AGB“) hinsichtlich der Mehrwertdienstleistungen wird ersichtlich, welche Unterschiede es in der Verteilung gibt. Von den 24 Prozent derjenigen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, tätigen ein Drittel (33 %) keine logistischen Zusatzleistungen. Zwei Drittel (67 %) der Unternehmen führen dagegen generell Mehrwertdienstleistungen aus.

Zum Vergleich bei den Unternehmen, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben, tätigen nahezu alle Unternehmen logistische Zusatzleistungen. Ein Unternehmen führt dagegen keine VAS aus. Es zeigt sich, dass überwiegend Unternehmen die Logistik-AGB verwenden, die auch VAS tätigen. Bei der dritten Gruppe, die Nutzer anderer AGB, stellt sich ein etwas anderes Bild der Mehrwertdienstleistungen heraus. Von 79 untersuchten Unternehmen tätigen 30 Prozent keine VAS. 70 Prozent dagegen arbeiten im Bereich der logistischen Zusatzleistungen.

Das folgende Säulendiagramm (Abbildung 16) gibt zu den beschriebenen Mehrwertdienstleistungen einen Überblick, damit der Unterschied zwischen den drei Gruppierungen hinsichtlich VAS deutlich wird.

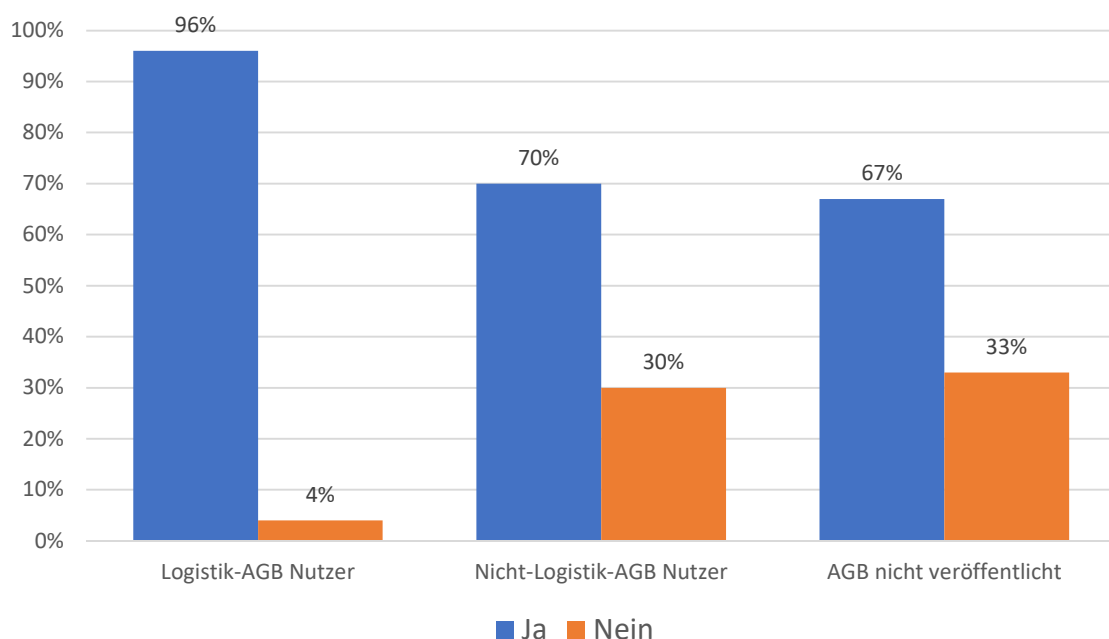


Abbildung 16: Übersicht der Mehrwertdienstleistungen - Top 100 der Logistik

Neben den bereits beschriebenen Auffälligkeiten wird in Abbildung 16 sichtbar, dass ein Großteil der Unternehmen aus den *Top 100 der Logistik* Mehrwertdienstleistungen tätig. Dadurch wird erkennbar, dass Großunternehmen überwiegend VAS in ihrem Leistungsportfolio haben. Insgesamt führen von den 138 geprüften Unternehmen 26 Prozent (n= 36) keine logistischen Zusatzleistungen aus.

In Bezug auf die logistischen Zusatzleistungen werden im Folgenden nur die Unternehmen betrachtet, die VAS tätigen. Es sind bekanntlich nur für diese Unternehmen die Logistik-AGB von Relevanz. Anstatt der 138 Unternehmen werden für diese Betrachtungsweise 102 Unternehmen geprüft. Von den 102 untersuchten Unternehmen zeigt sich, dass 25 Prozent (n= 25) die Logistik-AGB veröffentlicht haben. Der Logistik-AGB Anteil steigt um sechs Prozent auf ein Viertel. Das wird nochmals deutlich bei Nicht-Berücksichtigung der Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben (Abbildung 17). Die zu untersuchenden Unternehmen sinken dementsprechend auf die Anzahl von 80. Der Logistik-AGB Nutzer Anteil liegt demnach bei knapp einem Drittel (31 %).

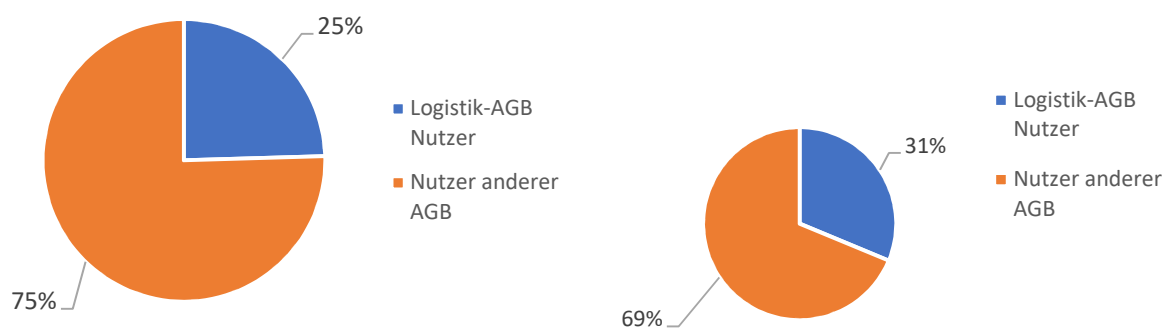


Abbildung 17: Anteil an Logistik-AGB Nutzern von VAS "Ja" – Gesamt (links) und ohne AGB veröffentlicht (rechts) – Top 100 der Logistik

Abbildung 17 gibt dazu eine Übersicht und zeigt den steigenden Logistik-AGB Nutzer Anteil von der linken zur rechten Grafik.

Es wurde bereits erklärt, dass ein Viertel der untersuchten Unternehmen ihre AGB nicht veröffentlicht haben. Bisher wurde dieser Aspekt immer den Nutzern anderer AGB zugerechnet. Im weiteren Verlauf wird eine Hochrechnung aufgezeigt, die sich auf Basis der

logistischen Zusatzleistungen errechnet. Auf Grundlage der Hochrechnung soll erkennbar werden, wie groß der Anteil der Logistik-AGB Nutzer ist, wenn alle Unternehmen der Top 100 Studie ihre AGB veröffentlicht hätten.

Zunächst werden in der Tabelle 5 die Unternehmen aufgezeigt, die ihre AGB veröffentlicht haben. So werden in dieser Tabelle die Logistik-AGB Nutzer und Nutzer anderer AGB zusammengefasst und nach den Kategorien der Mehrwertdienstleistungen sortiert.

Tabelle 5: Hochrechnung Schritt 1: Anzahl der VAS von Unternehmen, die ihre AGB veröffentlicht haben – Top 100 der Logistik

<b>Anzahl der Unternehmen, welche ihre AGB veröffentlicht haben</b>		105
<b>VAS der 94 untersuchten Unternehmen</b>	Ja	80
	Nein	25

Der zweite Schritt der Hochrechnung steht in Verbindung mit dem ersten, denn die Werte aus der Tabelle 5 werden in die letzte Spalte der Tabelle 6 (S. 45) übertragen. Mit dem Hintergrund, dass auf diese Weise die Anteile der Logistik-AGB Nutzer und der Nutzer anderer AGB daraus berechnet werden können. Die Berechnung für die Zeile „Ja“ sieht demnach folgendermaßen aus:

$$x = 25/80 = 0,31 = 31 \%$$

$$x = 55/80 = 0,69 = 69 \%$$

Die Berechnung ist für die Zeile „Nein“ einhergehend, sodass in der Unterspalte „Anteil in %“ die Ergebnisse stehen. Zu beachten ist weiterhin, dass es sich auch bei der Tabelle 6 nur um Unternehmen handelt, die auch ihre AGB veröffentlicht haben.

Tabelle 6: Hochrechnung Schritt 2: Berechnung VAS-Anteile von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB – Top 100 der Logistik

VAS		Logistik-AGB Nutzer (n= 26)	Nutzer anderer AGB (n= 79)	Summe - Übertrag aus Tabelle 3 (n= 105)
Ja	Anzahl	25	55	80
	Anteil in %	31	69	100
Nein	Anzahl	1	24	25
	Anteil in %	4	96	100

Neben der Hochrechnung wird im Zwischenschritt der Tabelle 6 erkennbar, dass der Anteil der Logistik-AGB Nutzer sich verändert. Bei einer Betrachtung ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, steigt der Anteil an Logistik-AGB Nutzer auf 25 Prozent (n= 26). Wie die Tabelle 6 ebenfalls zeigt, beträgt die Grundgesamtheit bei dieser Ansichtsweise 105 Unternehmen. Abbildung 18 gibt zur Verdeutlichung dazu eine Zwischenübersicht.

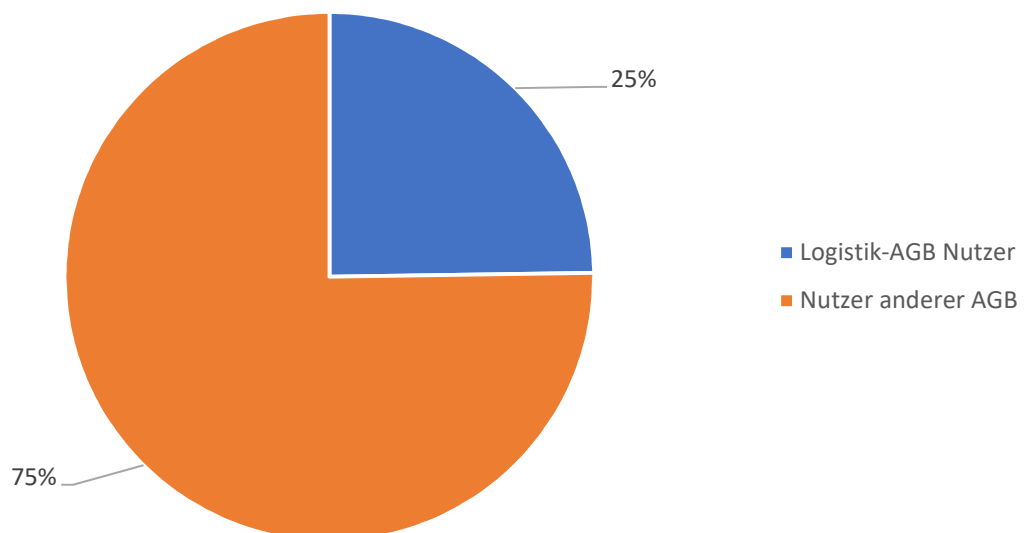


Abbildung 18: Verhältnis der Logistik-AGB Nutzer zu Nutzern anderer AGB, ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben – Top 100 der Logistik

Anhand des Kreisdiagrammes wird deutlich, dass der Anteil der Logistik-AGB Nutzer bei einem Viertel liegt. Es lässt sich somit eine Steigerung um sechs Prozent zur Abbildung 13 feststellen.

Im letzten Schritt der Hochrechnung (Tabelle 7) werden die berechneten Anteile aus der Tabelle 6 mit den Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, in Verbindung gesetzt. Das bedeutet, dass die Anteile mit den jeweiligen Kategorien „Ja“ und „Nein“ verrechnet werden. Die Berechnung wird sowohl für die Logistik-AGB Nutzer und Nutzer anderer AGB vollzogen, sodass am Ende die Gesamtsumme (n= 33) gleich bleibt.

Berechnung Logistik-AGB Nutzer und Nutzer anderer AGB:

$$x(1) = 0,31 * 22 + 0,04 * 11 = 7$$

$$x(2) = 0,69 * 22 + 0,96 * 11 = 26$$

$$x(\text{Gesamt}) = 7 + 26 = 33$$

Tabelle 7: Hochrechnung Schritt 3: Berechnung der Anzahl von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB – Top 100 der Logistik

<b>VAS</b>	<b>Anzahl/Anteile der Logistik-AGB Nutzer</b>	<b>Anzahl/Anteile der Nutzer anderer AGB</b>	<b>Anzahl der VAS von den Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben</b>
<b>Ja</b>	31 %	69 %	22
<b>Nein</b>	4 %	96 %	11
<b>Summe (Anzahl)</b>	7	26	33

Die Hochrechnung hat ergeben, dass die Anzahl der Logistik-AGB Nutzer um sieben Unternehmen steigt. Das Gesamtergebnis der *Top 100 der Logistik* würde demnach 33 Logistik-AGB Nutzer sein, dies entspricht 24 Prozent. Die Anzahl der Nutzer anderer AGB steigt um 26 Unternehmen auf 105 Unternehmen, was einem Anteil von 76 Prozent entspricht. Die folgende Abbildung 19 (S. 47) stellt die Hochrechnung in Form eines Kreisdiagrammes nochmal dar, um die gewonnen Erkenntnisse anschaulich zu machen.



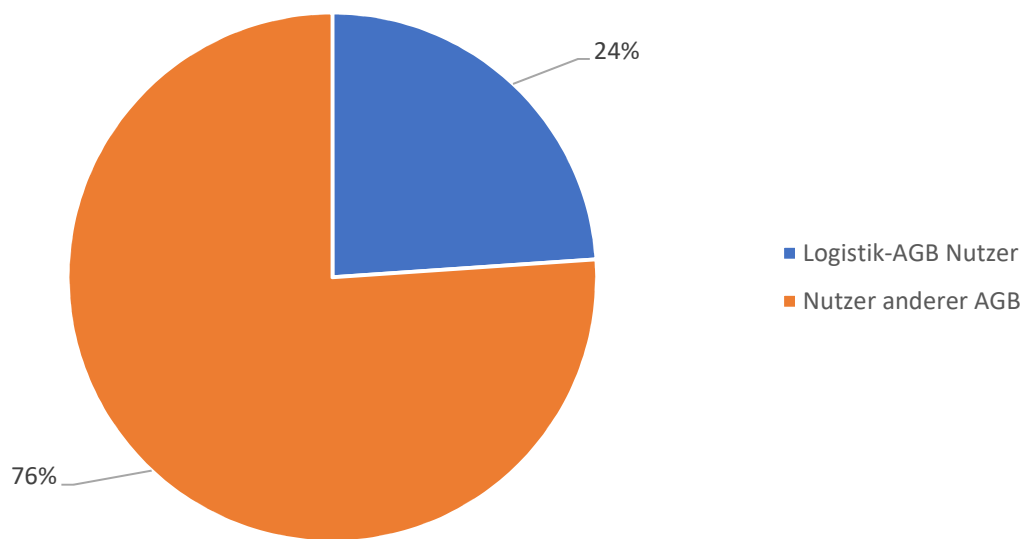


Abbildung 19: Ergebnis der Hochrechnung: Verhältnis Logistik-AGB Nutzer zu Nicht-Logistik-AGB Nutzern – Top 100 der Logistik

Abbildung 19 zeigt den Anteil der Logistik-AGB Nutzer von knapp einem Viertel (24 %). Es wird dadurch erkennbar, dass sich dieses Ergebnis nicht wesentlich von der Abbildung 18 unterscheidet. Der Anteil an Logistik-AGB Nutzer liegt somit bei ca. einem Viertel. Zudem bestätigt sich durch das Ergebnis die Richtigkeit der Hochrechnung, sodass diese einen nahezu realistischen Wert widerspiegelt.

In der letzten Betrachtung werden die Unternehmen der *Top 100 der Logistik* in Verbindung mit dem Branchenfokus gesetzt. Es wird somit verglichen, inwiefern in bestimmten Branchen, in denen die untersuchten Unternehmen tätig sind, die Logistik-AGB verwendet werden oder nicht. Die folgende Übersicht gibt einen Branchen-Überblick, bei welchen Kategorien Auffälligkeiten festgestellt worden sind, ohne zunächst in weitere Details zu gehen:

- Kein Branchenfokus
- Branchenübergreifend
- Automobil
- Chemie
- Pharma

Die fünf Kategorien werden tabellarisch in Verbindung mit der Verwendung der Logistik-AGB dargestellt (Tabelle 8). Anhand dessen soll erkennbar werden, wie hoch der Anteil der Logistik-AGB Nutzer in der jeweiligen Kategorie ist.

Tabelle 8: Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer<sup>83</sup> – Top 100 der Logistik

Branchen – Kategorien	Anzahl der Logistik-AGB Nutzer	Anteil an der Gesamtanzahl
Keinen Branchenfokus (n= 24)	3	13 %
Branchenübergreifend (n= 57)	14	25 %
Automobil (n= 47)	8	17 %
Chemie (n= 28)	4	14 %
Pharma (n= 12)	2	17 %

Die Tabelle 8 zeigt, dass Unternehmen, die sich auf keine spezielle Branche fokussiert haben, die Logistik-AGB kaum verwenden. Drei der untersuchten 24 Unternehmen sind Logistik-AGB Nutzer. Die Kategorien Automobil, Chemie und Pharma weisen ein ähnliches Bild auf. Während bei der Kategorie „Keinen Branchenfokus“ 13 Prozent die Logistik-AGB nutzen, sind es bei den anderen drei Kategorien zwischen 14 und 17 Prozent. Die Anteile liegen somit knapp 7 bis 10 Prozent unter dem errechneten Wert aus Abbildung 19. Bei Unternehmen, die branchenübergreifend aktiv sind, verwenden dahingegen 25 Prozent die Logistik-AGB. Das entspricht dem Anteil, der in Abbildung 18 errechnet wurde, dem Gesamtanteil der *Top 100 der Logistik*. Das folgende Säulendiagramm (Abbildung 20, S. 49) veranschaulicht Tabelle 8.

<sup>83</sup> Zu den Kategorien „Automobil“, Chemie“ und „Pharma“ werden die Unternehmen, die als branchenübergreifend gekennzeichnet wurden, nicht explizit mitbetrachtet. Es wurden somit nur die Unternehmen analysiert, die in der Tabelle mit Automobil, Chemie oder Pharma gekennzeichnet wurden (Gilt auch für die weiteren Branchenbetrachtungen in den folgenden Kapiteln).

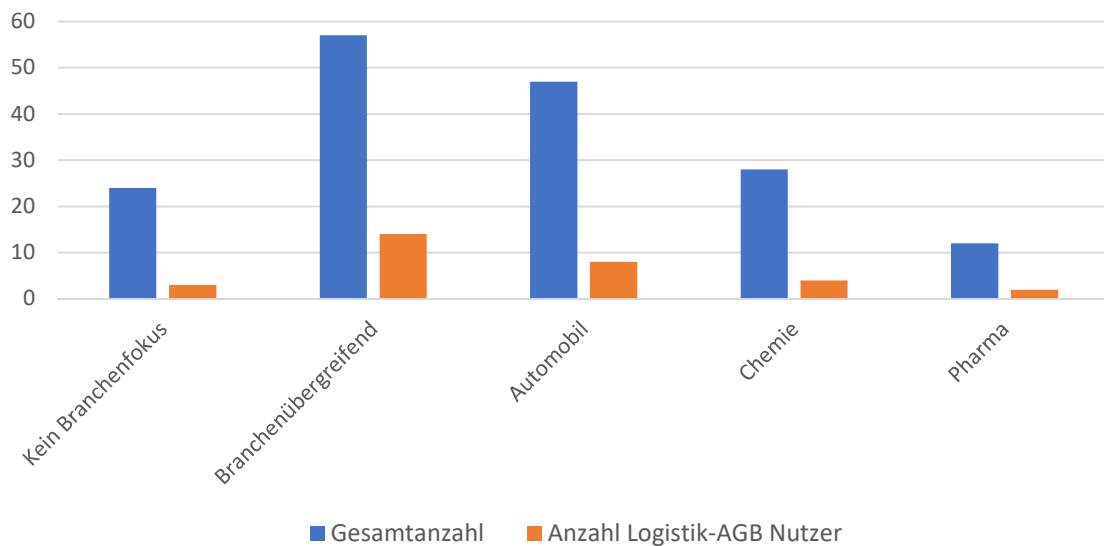


Abbildung 20: Branchenkategorien im Zusammenhang zu den Logistik-AGB Nutzern – Top 100 der Logistik

## 4.2 Internetrecherche: Sonstige Quellen

In diesem Unterkapitel werden alle weiteren Unternehmen hinsichtlich der Logistik-AGB untersucht. Ausgenommen davon sind die bereits betrachteten Unternehmen der *Top 100 der Logistik*. Großunternehmen, die im Folgenden ebenfalls geprüft werden, sind Unternehmen, die nicht zu den *Top 100 der Logistik* nach Schwemmer gehören. Das Vorgehen wird in diesem Abschnitt prinzipiell das Gleiche sein, jedoch wird im Weiteren zwischen KMU und Großunternehmen unterschieden. Während im Kapitel der *Top 100 der Logistik* sich nur Großunternehmen befinden, muss folglich zwischen KMU und Großunternehmen unterschieden werden. Erschwert wird dies dadurch, dass der Großteil der untersuchenden Unternehmen KMU sind, da eine Vielzahl an Großunternehmen bereits im vorangegangenen Unterkapitel untersucht wurden.

Die *Sonstigen Quellen* umfassen insgesamt 183 Unternehmen. Zunächst wird Abbildung 21 (S. 50) eine Übersicht zwischen Logistik-AGB Nutzer, Nutzer anderer AGB und Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, geben. Die Unternehmen, welche ihre AGB nicht veröffentlicht haben, werden an dieser Stelle den Nutzern anderer AGB zugerechnet, um den kleinstmöglichen Logistik-AGB Nutzer Anteil aufzuzeigen. Von den 183 Unternehmen

verwenden 38 Unternehmen (21 %) die Logistik-AGB. Knapp ein Viertel (24 %) der untersuchten Unternehmen haben ihre AGB nicht veröffentlicht (n = 44). Der Anteil von Nutzern anderer AGB ist dementsprechend bei 55 Prozent (n= 101). Abbildung 21 gibt dazu einen ersten Überblick.

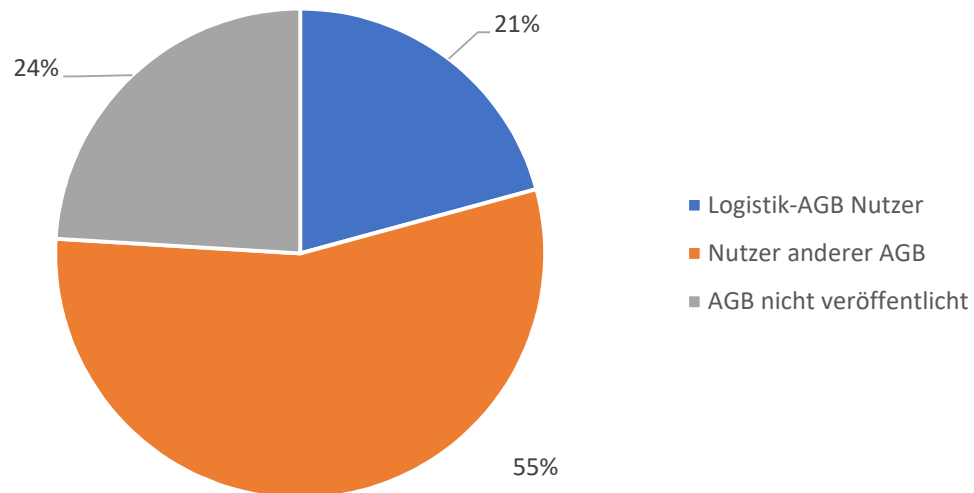


Abbildung 21: Verteilung der Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen

Anhand der Grafik 21 wird deutlich, dass die Anteilsverhältnisse im Vergleich zur Abbildung 13 (S. 36), der *Top 100 der Logistik*, annähernd sind. Die erste Betrachtungsweise der sonstigen Quellen weist einen Unterschied von zwei Prozent bei den Logistik-AGB Nutzern auf.

Das Marktvolumen der Logistik-AGB Nutzer der *Sonstigen Quellen* beträgt 1,249 Mrd. Euro. Das entspricht einem Marktanteil von 0,5 Prozent. An dieser Stelle werden im Vergleich zu den Top 100 der Logistik Unterschiede deutlich. Während der Anteil der Logistik-AGB Nutzer der Top 100 der Logistik 10 Prozent beträgt, ist der Anteil der Sonstigen Quellen wesentlich geringer. Das folgende Kreisdiagramm (Abbildung 22, S. 51) zeigt die Anteilsverteilung der Sonstigen Quellen hinsichtlich der Logistik-AGB Nutzer in Verbindung mit dem Logistikwirtschaftsvolumen.

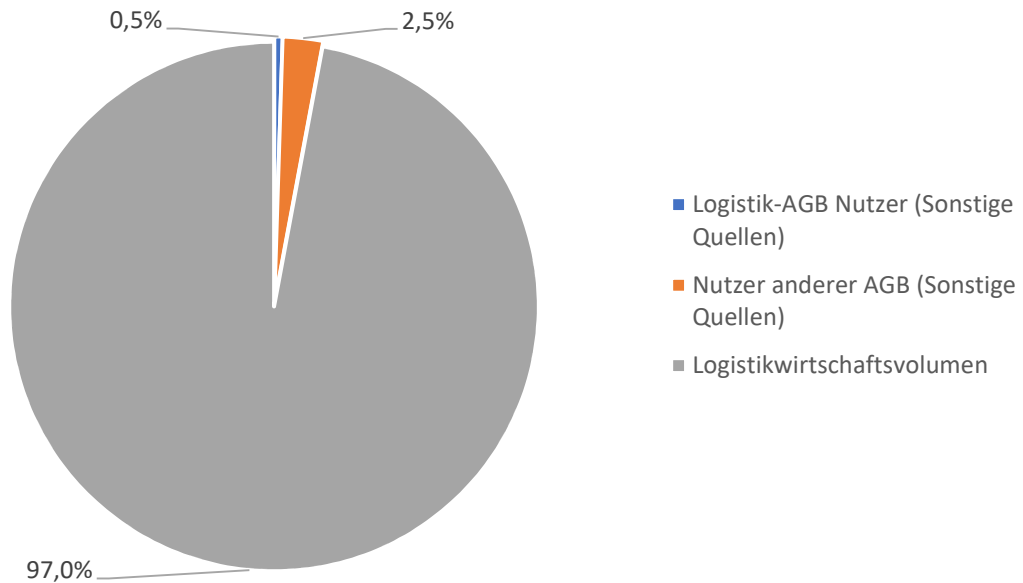


Abbildung 22: Anteil an Logistik-AGB Nutzern am gesamten Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands – Sonstige Quellen

Abbildung 22 legt den bisher beschriebenen Zusammenhang dar und weist den kleinen Marktanteil der KMU am gesamten Logistikwirtschaftsvolumen vor. Zudem wird der kleine Anteil der Logistik-AGB Nutzer erkennbar.

Die Deutschlandkarte der *Sonstigen Quellen* zeigt (Abbildung 23, S. 52), dass die Logistik-AGB Nutzer nicht dieselbe Verteilung aufweisen, wie es der Fall bei den *Top 100 der Logistik* ist. Während bei den *Top 100 der Logistik* die Logistik-AGB Nutzer sich vermehrt in Süddeutschland befinden, sind diese bei den *Sonstigen Quellen* breiter in Deutschland verteilt: Ruhrgebiet (10), Bremen (2), Hamburg (2), Großraum Hannover (3), München (3) und Berlin (3). Hier wird auch wieder bestätigt, dass sich die Logistik-AGB Nutzer bei den Logistikzentren befinden.<sup>84</sup>

<sup>84</sup> siehe Logistikzentren der Fraunhofer-Arbeitsgruppe: Abbildung 9 (S. 23).

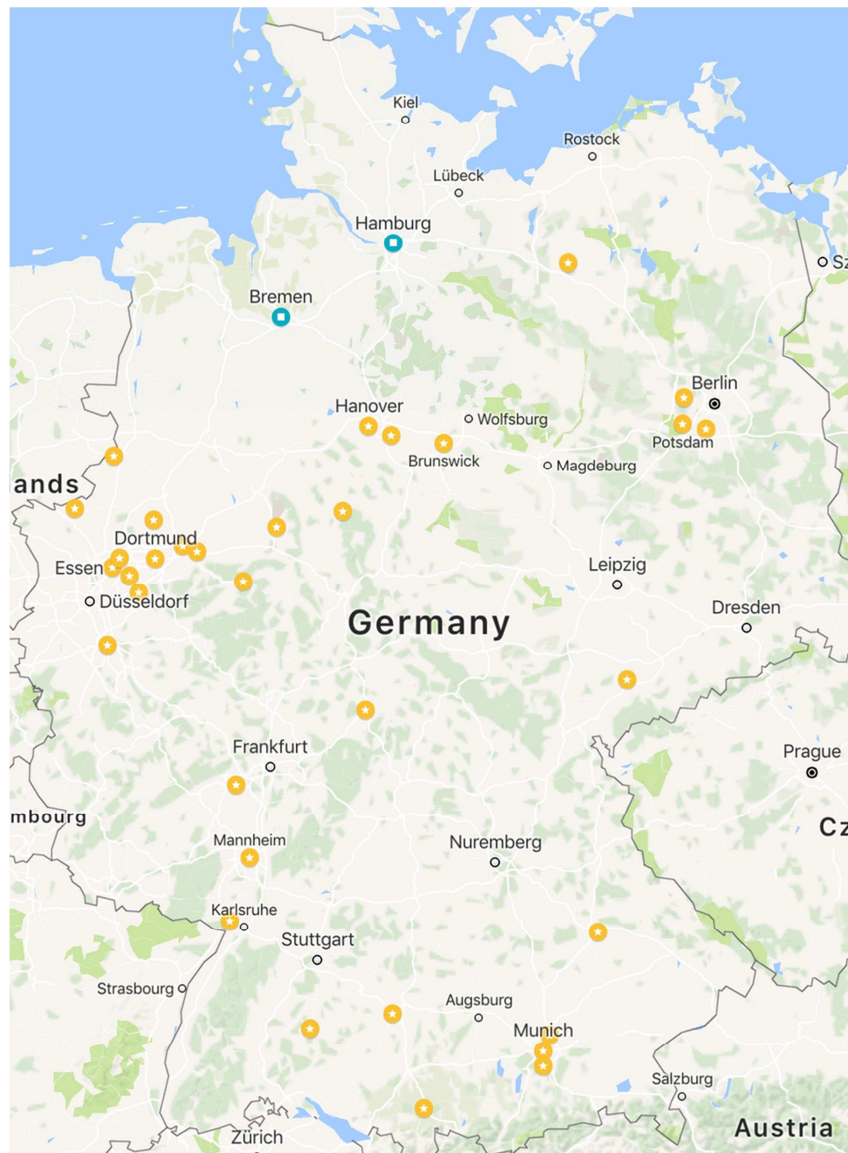


Abbildung 23: Deutschlandkarte der Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen

Im Folgenden werden die geprüften Unternehmen der *Sonstigen Quellen* tabellarisch aufgelistet (Tabelle 9, S. 53ff.). Die ersten 38 Unternehmen sind Logistik-AGB Nutzer, welche alphabetisch sortiert sind. Anschließend werden Nutzer anderer AGB dargestellt.

	Unternehmensname	Branche	VAS	Größe (Gemessen an Umsatz in Euro/Deutschland)	Fund AGB	Fund Logistik-AGB	Quelle
1	Ascherl-Noerpel GmbH & Co. KG München	Keinen Branchenfokus - Handelslogistik	Ja	93 Mio. (2011)	Ja	Ja	
2	barth Logistikgruppe	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
3	BHS Spedition & Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
4	BTG Feldberg & Sohn GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus - Möbellogistik, Stückgutlogistik	Ja	KMU	Ja	Ja	
5	Carl Köster & Louis Hapke GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	39,5 Mio. (2013)	Ja	Ja	
6	Cross Freight Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Ja	
7	Denninghaus GmbH + Co. KG	Kaufhauslogistik, Textillogistik	Ja	KMU	Ja	Ja	
8	eCom Logistik GmbH & Co. KG	Branchenübergreifend	Ja	KMU	Ja	Ja	
9	Elkawe Container- Service- und Vertriebs-G.m.b.H. & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Ja	
10	F.W. Neukirch (GmbH & Co.) KG	Keinen Branchenfokus - Umzugsunternehmen, Handelslogistik	Ja	KMU	Ja	Ja	
11	Franz Lebert & Co., Internationale Spedition GmbH & Co. KG	Stückgutlogistik, Lebensmittel, Automobil, Maschinenbau, Handelslogistik	Ja	KMU	Ja	Ja	
12	Garant Spedition und Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
13	GS Frachtlogistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
14	Hagmann Umzüge GmbH	Umzugsunternehmen, Maschinen u Spezialtransporte, Entsorgung	Ja	KMU	Ja	Ja	
15	Hartmann Intern. GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
16	ILD VA-LOGserv GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
17	John Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus - Stückgutlogistik	Nein	KMU	Ja	Ja	
18	Karl Heinz Bertelsbeck GmbH	Stahl, Baustoffe, Mineralien	Ja	KMU	Ja	Ja	
19	Komm Logistik GmbH	Medien, Automobil, Handelslogistik, Teppiche	Ja	15,6 Mio.	Ja	Ja	
20	Krüger + Voigt Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus - Lebensmittel	Ja	KMU	Ja	Ja	
21	L.max GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
22	Lagah Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Ja	
23	Logistics Warehousing Systems GmbH	Solartechnik, Kabelindustrie	Ja	KMU	Ja	Ja	
24	Lxxx Holding GmbH	Chemie, Handel, Automobil	Ja	120 Mio. (2016)	Ja	Ja	
25	Mannheimer Transport-Gesellschaft Bayer GmbH	Keinen Branchenfokus - Stückgutlogistik	Ja	KMU	Ja	Ja	
26	Nellen & Quack GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
27	Schmidt-Gevelsberg GmbH Internationale Spedition	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
28	SKS GmbH (Kieber Marketing + Service GmbH)	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Ja	
29	Spedition Fr. Kerkemeier GmbH & Co KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
30	Spedition Häger GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	11 Mio. (2016)	Ja	Ja	Interview
31	Spedition NUSS GmbH	Automobil	Ja	KMU	Ja	Ja	
32	Streit+Co Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
33	Symotion GmbH	Chemie, Lebensmittel	Ja	15,8 Mio. (2016)	Ja	Ja	
34	TLT Berlin GmbH	Keinen Branchenfokus - Stückgutlogistik	Nein	KMU	Ja	Ja	
35	TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	25 Mio. (2016)	Ja	Ja	Interview
36	Transportservice Winkler	Kühlhauslogistik	Nein	KMU	Ja	Ja	
37	Wandt Spedition Transportberatung GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Ja	
38	Werneke Logistic GmbH & Co. KG	Papier, Stahl	Ja	KMU	Ja	Ja	
39	A. Sauerbaum Baustoffe und Transporte GmbH	Bau und Entsorgungslogistik	Nein	KMU	Nein	Nein	
40	A. Siepmann GmbH	Chemie	Nein	KMU	Ja	Nein	
41	Addicks & Kreye Holding GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
42	Akkerman Transporte GmbH	Automobil	Ja	KMU	Nein	Nein	
43	Alpensped Internationale Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
44	Am Zehnhoff-Söns GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
45	Ambrogio Transport S.P.A.	Keinen Branchenfokus	Nein	58 Mio. (2016)	Nein	Nein	
46	Amm GmbH & Co. KG Spedition	Keinen Branchenfokus	Ja	55 Mio. (2016)	Ja	Nein	
47	Anhalt Logistics GmbH & Co. KG	Chemie, Lebensmittel, Hafenlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
48	asap logistics GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
49	Atlas Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus - Pflanzenlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
50	Autoverkehr-Spedition Bürhaus GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
51	AXTRA GmbH & Co. KG	Textillogistik, Gefahrgutlogistik, Baulogistik	Nein	KMU	Nein	Nein	
52	Bay Logistik GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus - Silologistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
53	BBL Logistik GmbH	Baustellenlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
54	Binder Spedition + Logistik GmbH	Holzspediteur	Nein	KMU	Nein	Nein	
55	Bischoff International GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
56	Bisquolm Spedition GmbH	Pharma, Hightech-Produkte, Industrie, Automobil, Textillogistik, Papierlogistik, Nahrungs- und Genussmittel	Ja	KMU	Ja	Nein	
57	BLOEDORN Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
58	Blue Expeditors GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
59	BM Spedition + Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
60	BOBE Expeditions GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
61	Bohnet Schwerlast- und Projektspeiditon GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
62	BREB GmbH & Co.	Seetransporte - Offshore	Nein	KMU	Ja	Nein	
63	Brexendorf Logistics GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
64	Brüssel & Maass Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
65	BURGMER Lager & TransportService GmbH & Co. KG	Discountertransporte, Möbeltransporte	Ja	KMU	Nein	Nein	
66	C. Steinweg GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
67	Cargomar Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
68	Cargoworks Europe	Keinen Branchenfokus	Ja	62,3 Mio. (2016)	Ja	Nein	
69	CFL Cargo Deutschland GmbH	Keinen Branchenfokus - Hafenlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
70	CHI Deutschland GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	

Tabelle 9: Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 1

	Unternehmensname	Branche	VAS	Größe (Gemessen an Umsatz in Euro/Deutschland)	Fund AGB	Fund Logistik-AGB	Quelle
71	CHS Container Handel	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
72	CI Unternehmensgruppe	Chemie, Stahl, Baulogistik, Automobil, Handelslogistik, Health Care, Industrie, Entsorgung	Ja	60 Mio. (2016)	Nein	Nein	
73	Claus Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
74	COIL Project Shipping & Logistics GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
75	Columbus Spedition GmbH	Lebensmittel	Nein	KMU	Ja	Nein	
76	Cremer Transporte & Logistik GmbH	Winterdienst, Tiefbau, Garten- und Landschaftsbau	Ja	KMU	Nein	Nein	
77	CSN Cargo Service Nord GmbH	Keinen Branchenfokus - Papierlogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
78	CTS Cremerius-Transport-Service GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
79	D + S Logistics GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
80	Danser Group	See- und Binnenschifffahrt	Nein	KMU	Ja	Nein	
81	DEFRU Logistik GmbH	Chemie, Pflanzenlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
82	Detzer Group	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
83	Deutsche Binnenreederei AG	Keinen Branchenfokus - Binnenschifffahrt	Nein	KMU	Ja	Nein	
84	DHUG Dillinger Hafen-Umschlags-GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
85	dls Land und See Spedition-GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
86	Dörrenhaus GmbH	Keinen Branchenfokus - Discounterlogistik	Nein	KMU	Ja	Nein	
87	Dümmler Spediton GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
88	e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
89	Eberl - Internationale Spedition GmbH und Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
90	ecco rail GmbH	Automobil, Land- und Forstwirtschaft	Nein	KMU	Ja	Nein	
91	ECL Kontor GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
92	ECS European Containers NV	Keinen Branchenfokus	Ja	260 Mio. (2015)	Ja	Nein	
93	ECU Worldwide (Germany) GmbH	Schifffahrtsspediteur	Nein	KMU	Ja	Nein	
94	EKB Container Logistik GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
95	EKOL Logistics	Automobil, Textillogistik, Industrie, Health Care, Handelslogistik, Konstruktion, Technologie	Ja	565 Mio. (2016)	Nein	Nein	
96	Elfein Transport & Logistik GmbH	Automobil, Papier- und Drucklogistik, Lebensmittel	Ja	KMU	Ja	Nein	
97	ELIKON Transport & Logistics	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
98	EMO Trans GmbH	Keinen Branchenfokus - Lebende Tiertransporte	Nein	445 Mio. (2016)	Ja	Nein	
99	EMS Chartering GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus - Schifffahrtsunternehmen	Nein	KMU	Ja	Nein	
100	Engemann u. CO. Internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
101	EP Cargo a.s.	Energiewirtschaftliche Produkte	Nein	KMU	Nein	Nein	
102	EPOLOG Exportverpackung und Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
103	ERA Internationale Spedition GmbH	Automobil	Ja	KMU	Ja	Nein	
104	Erfolg s.r.o. Internationale Spedition	Temperaturgeführte Transporte, Expresstransporte, Container-Trucking	Nein	KMU	Ja	Nein	
105	Erhard Wagner & Sohn GmbH	Lebensmittelbranche, Silologistk, Stahl	Nein	30 Mio. (2016)	Nein	Nein	
106	evb Logistik	Bahnunternehmen, Schüttgüter, Hafenlogistik - Automobil	Nein	KMU	Ja	Nein	
107	FoodWorld GmbH	Überseespedition	Nein	KMU	Nein	Nein	
108	G. Lange Transporte GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
109	Gericke & Co. GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
110	Gondrand International AG	Automobil, Chemie, Handelslogistik, Textillogistik, Maschinenbau, Health Care, Temperaturgeführte Güter	Ja	312 Mio (2014)	Ja	Nein	
111	Graf Transport- und Handels- GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
112	Gustav Seeland GmbH	Keinen Branchenfokus - Schwer- u Spezialtransporte	Ja	KMU	Ja	Nein	
113	H&S Container Line GmbH	Keinen Branchenfokus - Hafenlogistik	Nein	100 Mio. (2016)	Ja	Nein	
114	Hans Sander Güterlinien Nah- u Fernverkehr, Spedition u Lagerung GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
115	Hanse Service Internationale Fachspedition GmbH	Bio, Pharma, erneuerbare Energien	Ja	KMU	Ja	Nein	
116	hasenkamp Holding GmbH	Kunst- und Kulturlogistik - Umzugsunternehmen	Ja	KMU	Ja	Nein	
117	HCL - Hanse Cargo Logistics GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
118	Heinrich Langhorst	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
119	Heinrich Zoder Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
120	Hiller Spedition GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
121	Honselmann Lager- und Umschlag GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
122	Interfracht Hogenkamp & Karrasch GmbH & Co. KG	Automobil, Lebensmittel	Nein	KMU	Ja	Nein	
123	INTERKEP GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
124	Joh. C. Henschen (GmbH & Co. KG)	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
125	K Line Deutschland GmbH	Reederei	Nein	KMU	Ja	Nein	
126	Klaeser Internationale Fachspedition und Fahrzeugbau GmbH	Chemie	Nein	KMU	Ja	Nein	
127	Kleyling Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	60 Mio. (2016)	Ja	Nein	
128	Konrad Allgaier Spedition GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
129	Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
130	KRUG Internationale Spedition und Handelsgesellschaft mbH	Pharma, Entsorgung	Ja	KMU	Ja	Nein	
131	L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
132	Lemförder Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
133	Lente-Transporte GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus - Baulogistik	Nein	KMU	Nein	Nein	
134	Logistics Service GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
135	LOREL - Logistik GmbH	Automobil	Ja	KMU	Nein	Nein	
136	Mammoet Road Cargo	Keinen Branchenfokus - Sondertransporte	Nein	KMU	Ja	Nein	
137	Mega Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
138	MELO Group GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
139	Nikolaus Rein GmbH	Automobil, Stahl, Baumarkt, KEP, Schwertransport	Nein	20 Mio. (2016)	Ja	Nein	Interview
140	Norbert Redemann KG Spedition	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	

Tabelle 10: Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 2



	Unternehmensname	Branche	VAS	Größe (Gemessen an Umsatz in Euro/Deutschland)	Fund AGB	Fund Logistik-AGB	Quelle
141	Nordkraft Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
142	NordSüd Cargo GmbH	Automobil, Holzwirtschaft, Papierindustrie, Handelslogistik - Sondertransporte, Langgut- und Stahltransporte	Nein	12,6 Mio. (2014)	Ja	Nein	
143	Oetjen Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus - Pflanzenlogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
144	Olympia Logistics GmbH	Lebensmittel, Entsorgung	Ja	KMU	Nein	Nein	
145	Paneuropa-Rösch GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
146	PARS Logistic GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
147	Peelen Transporte GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
148	Rautenhaus Spedition OHG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Nein	Nein	
149	Reber Möbel-Logistik GmbH	Möbel- und -handellogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
150	Rottbeck Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
151	S & S Speicherei- und Schifffahrtsgesellschaft mbH	Binnen- und Seeschifffahrt	Nein	KMU	Ja	Nein	
152	SCC Container Carrier Spedition GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
153	Schröder Logistik GmbH	Industrie, Handelslogistik	Nein	KMU	Nein	Nein	
154	Semmelhaack Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus - Papierlogistik	Ja	KMU	Nein	Nein	
155	Solle Spedition GmbH	Silologistik - Chemie	Nein	KMU	Ja	Nein	
156	SPEDICA Logistik GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Nein	Nein	
157	Spedition Brucker GmbH	Keinen Branchenfokus - Reifenlogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
158	Spedition Josef Wiechers GmbH	Keinen Branchenfokus - Stahl	Nein	KMU	Nein	Nein	
159	Spedition Mahlstedt GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
160	Spedition Minor GmbH	Chemie	Nein	KMU	Nein	Nein	
161	Steden Logistik GmbH	Stahl	Ja	KMU	Nein	Nein	
162	Steinkühler Unternehmensgruppe	Lebensmittellogistik	Nein	KMU	Nein	Nein	
163	Stöhr Logistik e.K.	Automobil, Baustoffe, Pharma, Metall, Kunststoff	Ja	KMU	Nein	Nein	
164	TCI International Logistics GmbH	Automobil, Maschinenbau, Chemie - Schwerlogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
165	TCO Transcargo GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
166	TERRATRANS Internationale Spedition GmbH	Discounterlogistik	Ja	KMU	Ja	Nein	
167	Time Shuttle GmbH	High-Value-Cargo - Elektronik, Medizintechnik, Pharma, Energietechnik	Nein	KMU	Ja	Nein	
168	time:matters GmbH	Life & Health, Medizintechnik, Luftfahrt, Anlage- und Maschinenbau, Automobil, Hightech-Produkte	Nein	64 Mio. (2015)	Ja	Nein	
169	Trans Sib ATC Air Service GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
170	Transco Süd Internationale Transporte GmbH	Pharma, Automobil	Ja	KMU	Ja	Nein	
171	transway internationale Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
172	Truck- & Speditionsservice GmbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
173	TS Transport & Service Spedition GmbH	Möbelindustrie	Ja	KMU	Ja	Nein	
174	Uhlhorn GmbH & Co. KG	Lebensmittel, Industrier, Baulogistik, Papier, Verpackung und Medien, Metallindustrie	Ja	125 Mio. (2014)	Ja	Nein	
175	UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
176	van Eupen Logistik GmbH & Co. KG	Branchenübergreifend	Ja	KMU	Ja	Nein	
177	VOSS Internationale Speditionsgesellschaft mbH	Keinen Branchenfokus	Ja	KMU	Ja	Nein	
178	VS Logistics Warehousing GmbH	Keinen Branchenfokus - Lebensmittel	Ja	KMU	Nein	Nein	
179	Wagner Spedition GmbH	Keinen Branchenfokus	Nein	KMU	Ja	Nein	
180	Wahl GmbH & Co. KG	Keinen Branchenfokus	Ja	70 Mio. (2016)	Ja	Nein	Interview
181	Watzlawek GmbH & Co. KG	Temperaturgeführte Güter, Stahl	Nein	KMU	Ja	Nein	
182	Wilhelm ROSEBROCK GmbH & Co KG	Umzugsunternehmen, Nahrungs- und Genussmittel	Ja	KMU	Ja	Nein	
183	Wittener Transport-Kontor Heinrich Stratmann GmbH	Chemie, Lebensmittel, Silologistik, Papierlogistik	Ja	30 Mio. (2016)	Ja	Nein	

Tabelle 11: Internetrecherche der Sonstigen Quellen (sortiert nach Verwendung der Logistik-AGB) - Teil 3

Der nächste Punkt, der untersucht wird, sind die Logistik-AGB Nutzer im Zusammenhang mit den VAS. Die Mehrwertdienstleistungen werden dabei in die Gruppen Logistik-AGB Nutzer, Nutzer anderer AGB und Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, unterteilt. Im Säulendiagramm der Abbildung 24 soll erkennbar werden, inwiefern es Unterschiede zwischen diesen drei Gruppen gibt.

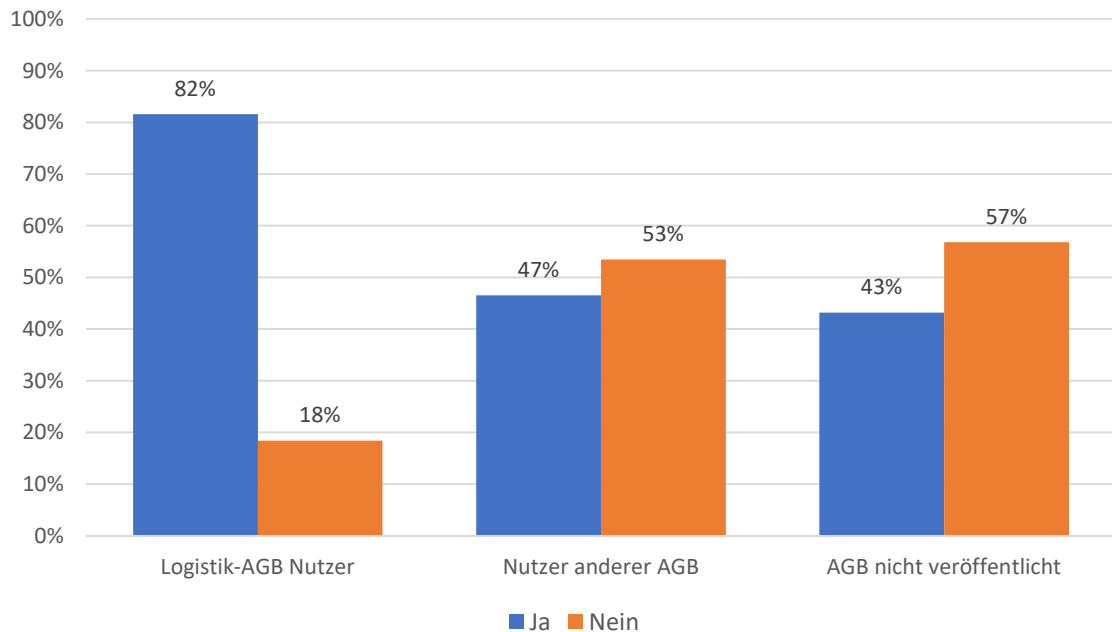


Abbildung 24: Darstellung der VAS im Zusammenhang mit den drei Gruppierungen – Sonstige Quellen

Abbildung 24 zeigt einen wesentlich höheren Anteil an logistischen Zusatzleistungen bei Unternehmen, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben. Während bei den *Top 100 der Logistik* alle drei Kategorien von Mehrwertdienstleistungen aufweisen (Abbildung 16, S. 42), ist an dieser Stelle fast ein umgekehrtes Ergebnis zu erkennen. Das bedeutet, dass der VAS Anteil in den Gruppen „Nutzer anderer AGB“ und „AGB nicht veröffentlicht“ annähernd die Hälfte ist. Eine Mehrzahl an Unternehmen tätigt dementsprechend keine Mehrwertdienstleistungen.

Bei den Nutzern anderer AGB führen über die Hälfte (53 %) keine Mehrwertdienstleistungen aus. Eine ähnliche Verteilung ist auch bei den Unternehmen festzustellen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben. In der Kategorie führen 57 Prozent keine VAS aus.

Nachstehend werden die Unternehmen näher betrachtet, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben. Es folgt daraufhin eine Hochrechnung, um auch in diesem Kapitel zu ermitteln, wie hoch der Anteil der Logistik-AGB Nutzer ist, wenn alle Unternehmen ihre AGB veröffentlicht hätten. Im Zwischenschritt werden nur die Unternehmen betrachtet, welche auch ihre AGB veröffentlicht haben, damit die Aussagekraft der Hochrechnung bewertet werden kann. Zunächst werden in der Tabelle 12 die Unternehmen aufgezeigt, die ihre AGB veröffentlicht haben.

Tabelle 12: Hochrechnung Schritt 1: Anzahl der VAS von Unternehmen, die ihre AGB veröffentlicht haben - Sonstige Quellen

<b>Anzahl der Unternehmen, welche ihre AGB veröffentlicht haben</b>		<b>139</b>
<b>VAS der 140 untersuchten Unternehmen</b>	Ja	78
	Nein	61

Der zweite Schritt der Hochrechnung steht in Verbindung mit dem ersten. Die Werte aus der Tabelle 12 werden in die letzte Spalte der Tabelle 13 (S. 58) übernommen. Mit dem Hintergrund, dass die Anteile der Logistik-AGB Nutzer und der Nutzer anderer AGB berechnet werden können. Die Berechnung für die Zeile „Ja“ sieht demnach folgendermaßen aus:

$$x = 31/78 = 0,4 = 40 \%$$

$$x = 47/78 = 0,6 = 60 \%$$

Die Rechnung ist für die Zeile „Nein“ einhergehend, sodass in der Unterzeile „Anteil in %“ die Ergebnisse wiedergegeben werden. Zu beachten ist weiterhin, dass es sich auch bei der Tabelle 13 nur um Unternehmen handelt, die auch ihre AGB veröffentlicht haben.

Tabelle 13: Hochrechnung Schritt 2: Berechnung VAS-Anteile von Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB - Sonstige Quellen

VAS		Logistik-AGB Nutzer (n= 38)	Nutzer anderer AGB (n= 101)	Summe - Übertrag aus Tabelle 3 (n= 139)
Ja	Anzahl	31	47	78
	Anteil in %	40	60	100
Nein	Anzahl	7	54	61
	Anteil in %	11	89	100

An dieser Stelle des Zwischenschritts wird ersichtlich, dass der Anteil an Logistik-AGB Nutzern sich verändert. Der Anteil steigt, da an dieser Stelle nur die Unternehmen betrachtet werden, die ihre AGB veröffentlicht haben. Das bedeutet, dass sich der Anteil von 21 Prozent auf 27 Prozent erhöht. Die Grundgesamtheit sinkt auf 139 Unternehmen, aber die Anzahl der Logistik-AGB bleibt weiterhin bei 38 Unternehmen. Abbildung 25 gibt hierzu eine Zwischenübersicht.

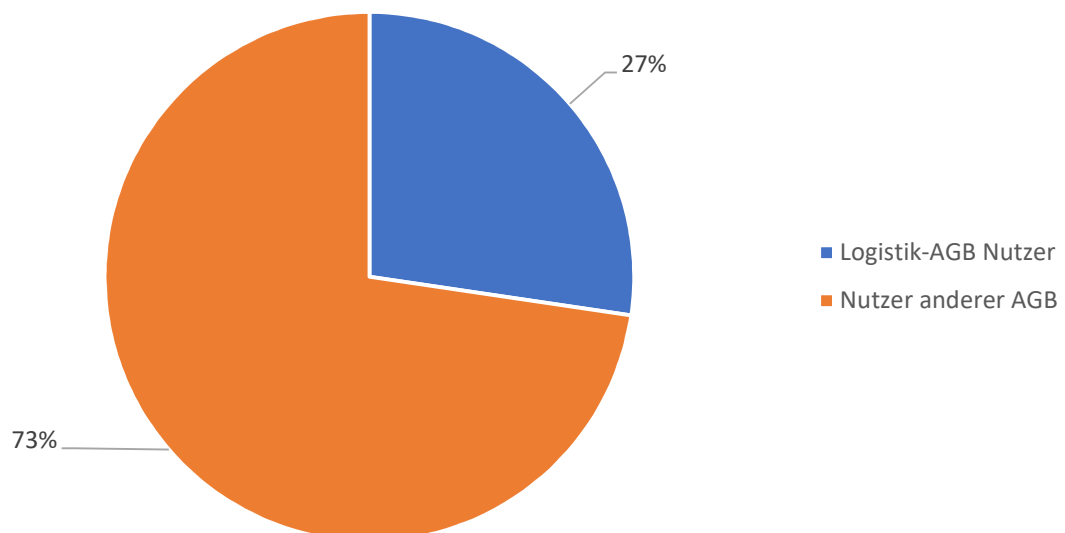


Abbildung 25: Anteil der Logistik-AGB Nutzer ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben - Sonstige Quellen

Anhand des Kreisdiagrammes wird ersichtlich, dass der Anteil an Logistik-AGB Nutzern bei über einem Viertel liegt.

Im letzten Schritt der Hochrechnung (Tabelle 14) werden die berechneten Anteile aus der Tabelle 13 mit den Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, in Verbindung gesetzt. Die Anteile mit den jeweiligen Kategorien „Ja“ und „Nein“ werden dementsprechend verrechnet. Die Berechnung wird sowohl für die Logistik-AGB Nutzer und Nutzer anderer AGB vollzogen, sodass am Ende die Gesamtsumme gleichbleibt.

Berechnung Logistik-AGB Nutzer:

$$x(1) = 0,40 * 19 + 0,11 * 25 = 10$$

$$x(2) = 0,60 * 19 + 0,89 * 25 = 34$$

$$x(\text{Gesamt}) = 10 + 34 = 44$$

Tabelle 14: Hochrechnung Schritt 3: Berechnung der Anzahl von Logistik-AGB Nutzern und Nutzer anderer AGB - Sonstige Quellen

VAS	Anteile der Logistik-AGB Nutzer	Anteile der Nutzer anderer AGB	Anzahl der VAS der Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben
Ja	40 %	60 %	19
Nein	11 %	89 %	25
<b>Summe (Anzahl)</b>	10	34	44

Anhand der Hochrechnung wird ersichtlich, dass die Anzahl der Logistik-AGB Nutzer um 10 Unternehmen steigt. Das Gesamtergebnis der *Sonstigen Quellen* erhöht sich demnach auf 48 Logistik-AGB Nutzer, was 26 Prozent entspricht. Die Anzahl der Nutzer anderer AGB steigt um 34 Unternehmen auf 135 Unternehmen, was einem Anteil von 74 Prozent entspricht. Die folgende Abbildung stellt die Hochrechnung in Form eines Kreisdiagrammes nochmal graphisch dar, um die gewonnen Erkenntnisse zu verdeutlichen (Abbildung 26, S. 60).

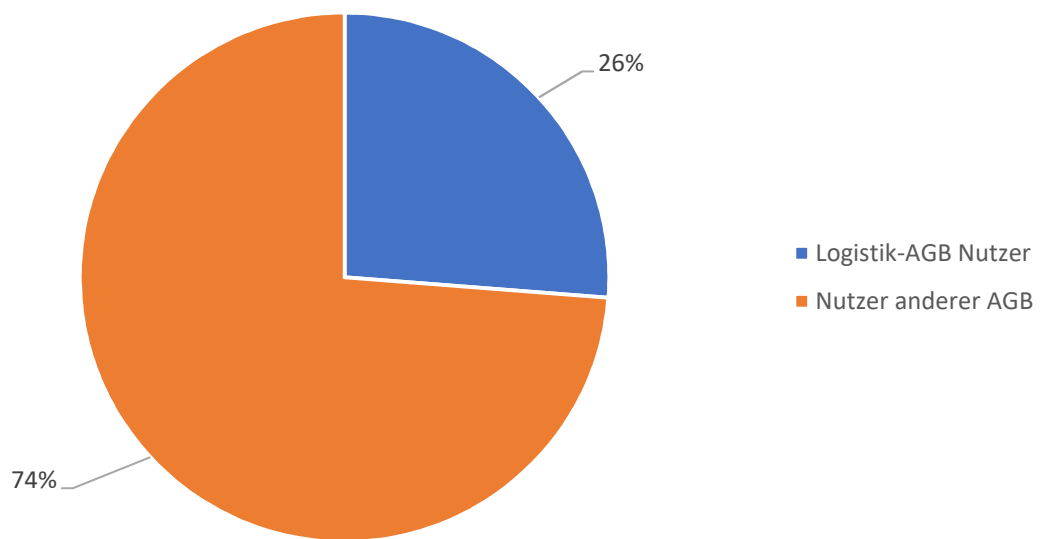


Abbildung 26: Endergebnis der Hochrechnung - Sonstige Quellen

Das Endergebnis bestätigt somit die Hochrechnung, weil kaum ein Unterschied im Vergleich zur Abbildung 25 (S. 58) festzustellen ist. Der Anteil an Logistik-AGB Nutzern liegt bei einem Viertel (26 %) und ist demnach um zwei Prozent höher als das Ergebnis aus Abbildung 19 (S. 47, *Top 100 der Logistik*). Der Unterschied ist fast gleichzusetzen, da die Abweichung minimal ist.

Im letzten Teilabschnitt werden die Logistik-AGB im Zusammenhang mit den Branchen betrachtet. Es wird versucht Auffälligkeiten in diesem Zusammenhang zu finden, um zu prüfen, ob in bestimmten Branchen die Logistik-AGB Anwendung (nicht) angewendet werden. Folgende Kategorien werden dabei genauer untersucht:

- Keinen Branchenfokus
- Branchenübergreifend
- Automobil
- Chemie
- Pharma

Tabelle 15: Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer - Sonstige Quellen

Branchen – Kategorien	Anzahl der Logistik-AGB Nutzer	Anteil an der Gesamtanzahl
Keinen Branchenfokus (n= 116)	26	22 %
Branchenübergreifend (n= 12)	2	17 %
Automobil (n= 21)	4	19 %
Chemie (n= 12)	2	17 %
Pharma (n= 6)	0	0 %

In der Tabelle 15 wird zunächst ersichtlich, dass in der Pharma Branche die Logistik-AGB nicht angewendet werden. Es muss dabei berücksichtigt werden, dass es sich mit sechs Unternehmen um eine kleine Stichprobe handelt. Bei den Kategorien „Branchenübergreifend“, Automobil und Chemie sind ähnliche Anteile bei einem relativ gleichen Stichprobenumfang festzustellen. Die Werte liegen ca. 8 Prozent unter dem IST-Wert von einem Viertel, der im Abschnitt zuvor ermittelt wurde (Abbildung 26, S. 60). Die Kategorie „Keinen Branchenfokus“ hat dahingegen mit einem Anteil von 22 Prozent der Logistik-AGB Nutzer einen deutlich höheren Wert im Vergleich zu den anderen Kategorien. Auffällig an dieser Stelle ist, dass im Kapitel *Top 100 der Logistik* der Anteil von Logistik-AGB Nutzern in der Kategorie „Keinen Branchenfokus“ deutlich niedriger ist (Tabelle 8, S. 48). Des Weiteren ist erkennbar, dass es eine höhere Anzahl an Unternehmen gibt, die keinen Branchenfokus haben. Die Anzahl liegt deutlich höher als die Werte aus Tabelle 8 (*Top 100 der Logistik*).

Ein Säulendiagramm, welches die fünf Branchen im Vergleich setzt, wird an dieser Stelle nicht dargestellt, da die Anzahlen der Kategorien zu unterschiedlich sind. Der Stichprobenumfang der Kategorien „Branchenübergreifend“, „Automobil“, „Chemie“ und „Pharma“ sind zudem zu gering, um valide Aussagen tätigen zu können.

### Untersuchung der Logistik-AGB von KMU und Großunternehmen

Der Vergleich zwischen KMU und Großunternehmen wird im Folgenden näher analysiert. Daraufhin können auch Zusammenhänge und Unterschiede zum vorherigen Unterkapitel

(Internetrecherche: *Top 100 der Logistik*) gezogen werden. Es werden 168 KMU und 15 Großunternehmen näher untersucht. Wie zu Beginn des Unterkapitels bereits erläutert, ist das Verhältnis nicht ausgewogen, da eine Vielzahl an Großunternehmen im Abschnitt *Top 100 der Logistik* betrachtet wurde. Abbildung 27 veranschaulicht dieses Verhältnis in Form eines Kreisdiagramms.

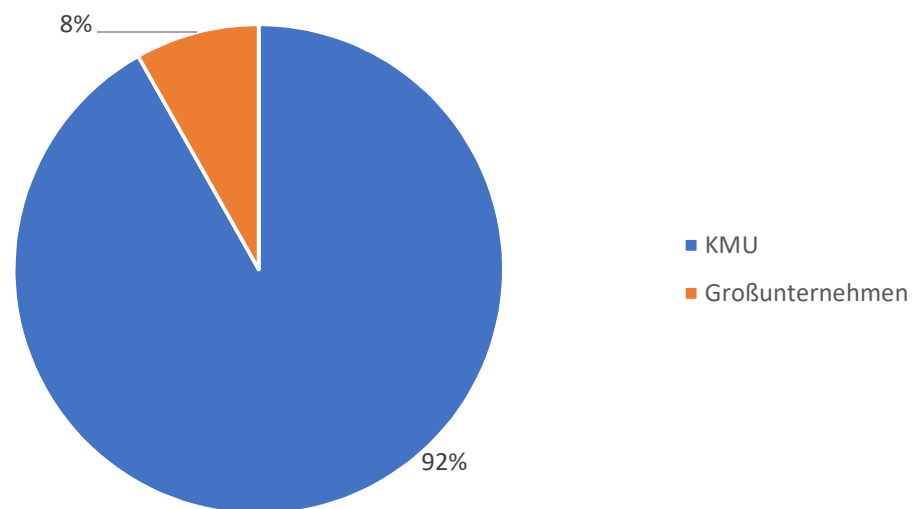


Abbildung 27: Darstellung des Anteils von KMU gegenüber Großunternehmen - Sonstige Quellen

Die Grafik 27 zeigt einen wesentlichen Unterschied zwischen KMU und Großunternehmen, sodass eine Vergleichbarkeit zwischen KMU und Großunternehmen in diesem Abschnitt kaum möglich ist. Bei einer Betrachtung der 15 Unternehmen haben 13 Prozent die Logistik-AGB veröffentlicht ( $n = 2$ ), dementsprechend haben 13 Unternehmen die Logistik-AGB nicht veröffentlicht (87 %). Das folgende Kreisdiagramm stellt das beschriebene Verhältnis dar (Abbildung 28, S. 63).



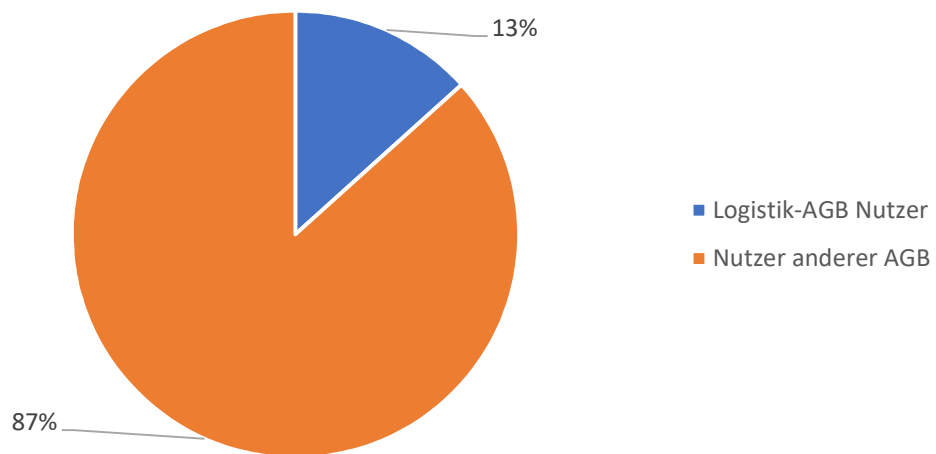


Abbildung 28: Logistik-AGB Nutzer bei Großunternehmen - Sonstige Quellen

Abbildung 28 verdeutlicht die geringe Anzahl an Großunternehmen, da mit 13 Prozent Logistik-AGB Nutzern der Anteil 13 Prozentpunkte unter dem bisher errechneten Wert liegt (Abbildung 26, S. 60). Ein möglicher Grund an dieser Stelle ist der, dass der Stichprobenumfang von 15 Unternehmen nicht repräsentativ genug ist, um eine weiterführende Analyse zu tätigen. Eine Vergleichbarkeit von den Großunternehmen mit den KMU kann daher nicht gewährleistet werden. Die KMU werden dagegen weiterführend mit den *Top 100 der Logistik* verglichen.

Bei den 168 KMU haben 36 Unternehmen die Logistik-AGB veröffentlicht (21 %). Der Anteil von 21 Prozent liegt demnach fünf Prozentpunkte unter dem errechneten Anteil von 26 Prozent.

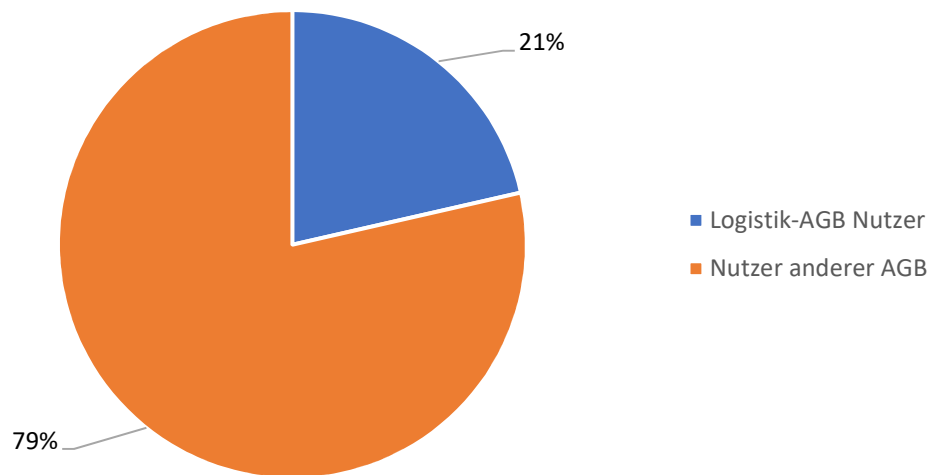


Abbildung 29: Logistik-AGB Nutzer bei KMU - Sonstige Quellen

In den 79 Prozent der Nutzer anderer AGB ist ein Anteil von knapp einem Viertel (24 %) an Unternehmen enthalten, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben (n= 41). Der prozentuale Anteil an Logistik-AGB Nutzern wäre höher, wenn entweder alle Unternehmen ihre AGB veröffentlichen oder diese Unternehmen nicht betrachtet würden.

Im nächsten Schritt werden die VAS hinsichtlich KMU untersucht. Es wird zwischen Logistik-AGB Nutzern, Nutzern anderer AGB und Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben, unterschieden. In Bezug auf die Logistik-AGB Nutzer tätigen 29 Unternehmen Mehrwertdienstleistungen und sieben Unternehmen keine. Bei den Nutzern anderer AGB führen 40 Unternehmen logistische Zusatzleistungen aus und 51 Unternehmen sind in diesem Bereich nicht tätig. Hinsichtlich der dritten Gruppe, der Unternehmen, die keine AGB veröffentlicht haben, tätigen 17 Unternehmen VAS und 24 Unternehmen nicht. Diese Zahlenverhältnisse werden im folgenden Säulendiagramm (Abbildung 30, S. 65) anschaulich dargestellt.

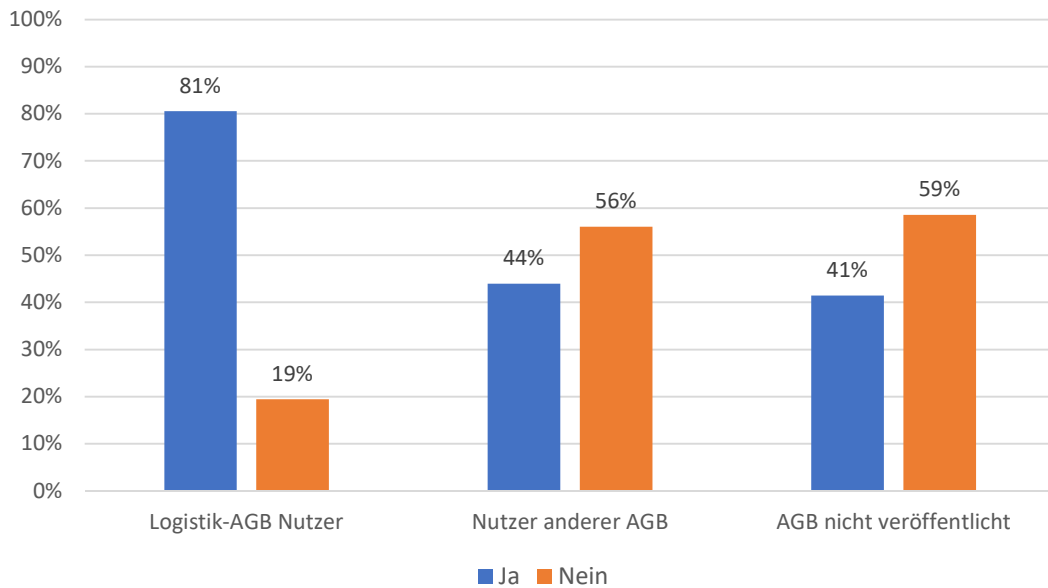


Abbildung 30: Vergleich der VAS der drei KMU Gruppen - Sonstige Quellen

Es zeigt sich, dass bei KMU im Vergleich zu den *Top 100 der Logistik* (Abbildung 16, S. 42) wesentlich weniger Unternehmen anteilmäßig Mehrwertdienstleistungen ausführen. Es lässt sich somit festhalten, dass vermehrt Großunternehmen VAS tätigen. Bestätigt wird dieser Aspekt anhand von Abbildung 24 (S. 56), wo Großunternehmen und KMU betrachtet wurden. Die Anteilsausprägungen sind weniger signifikant, wie es in Abbildung 30 zu erkennen ist.

In einer weiteren Betrachtungsweise wird das Verhältnis zwischen Logistik-AGB und VAS deutlich. Zunächst werden alle Unternehmen betrachtet die Mehrwertdienstleistungen tätigen. In einer zweiten Darstellung werden die Unternehmen nicht mitberücksichtigt, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben. Es zeigt sich in Abbildung 31 (S. 66), dass die Logistik-AGB zu über einem Drittel veröffentlicht sind, wenn nur Unternehmen betrachtet werden, die logistische Zusatzleistungen tätigen. Die Logistik-AGB werden zu 42 Prozent veröffentlicht, wenn die Unternehmen nicht mitberücksichtigt werden, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben.

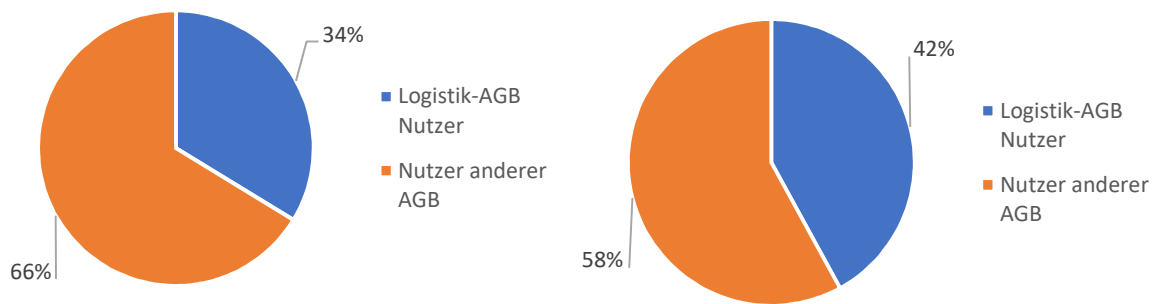


Abbildung 31: Anteil der Logistik-AGB Nutzer von VAS "Ja" - Gesamt KMU (links) und ohne AGB nicht veröffentlicht (rechts) - Sonstige Quellen

Anhand der Abbildung 31 wird deutlich, dass der Anteil von Logistik-AGB Nutzern steigt. Des Weiteren wird im Vergleich sichtbar, dass der Anteil von Logistik-AGB Nutzern bei KMU im Vergleich zu Großunternehmen höher ist (Vgl. Abbildung 17, S. 43).

Weitere Blickrichtungen werden hinsichtlich der KMU nicht durchgeführt, da die wesentlichen Ergebnisse dargestellt wurden und weitere Ausführungen an dieser Stelle zu keinen neuen Erkenntnissen führen würden.

#### 4.3 Internetrecherche: Gesamtübersicht

Das Unterkapitel Gesamtübersicht wird die zwei Abschnitte *Top 100 der Logistik* und *Sonstige Quellen* zusammenfassen, um einen Überblick über die untersuchten 321 Unternehmen zu gewährleisten.

Von den 321 untersuchten Unternehmen haben 64 die Logistik-AGB veröffentlicht (20 %). Es zeigt sich, dass der Anteil von Logistik-AGB Nutzern dem entspricht, was in den zwei Unterkapiteln zuvor ermittelt wurde (Vgl. Abbildungen 13 und 21). Der Anteil liegt demnach zwischen den zwei festgestellten Werten von 19 und 21 Prozent. Das Gesamtbild über die untersuchten Unternehmen wird in der folgenden Abbildung 32 (S. 67) dargestellt.

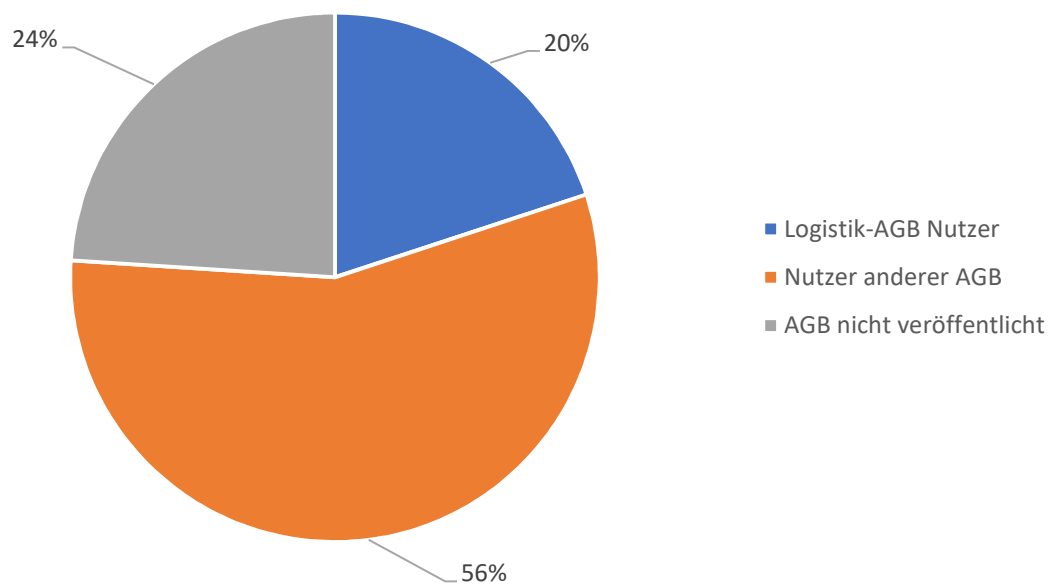


Abbildung 32: Anteil der Logistik-AGB Nutzer an der Gesamtanzahl (n= 321)

Die Abbildung 32 zeigt, dass der Anteil der Logistik-AGB Nutzer bei mindestens 20 Prozent liegt, da diese Darstellung nicht zwischen Großunternehmen und KMU differenziert, wie in den Unterkapiteln zuvor.

Wird das Logistikvolumen (Umsatz) von allen untersuchten Unternehmen betrachtet, zeigt sich folgende Grafik (Abbildung 33 – S. 68).

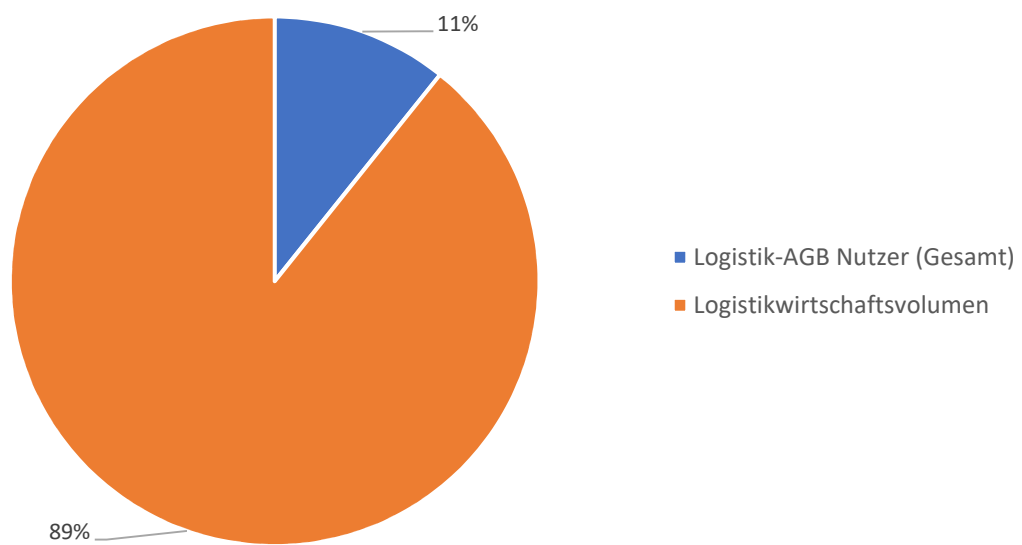


Abbildung 33: Umsatz der Logistik-AGB Nutzer im Vergleich zum Logistikwirtschaftsvolumen Deutschlands - Gesamt

Anhand der Abbildung 33 wird ersichtlich, dass das Umsatzvolumen der Logistik-AGB Nutzer 11 Prozent beträgt (27,196 Mrd. Euro). Der Anteil von Logistik-AGB Nutzern wäre höher, wenn nur das Logistikwirtschaftsvolumen von den Unternehmen analysiert wird, die auch VAS tätigen. Das bedeutet, dass Frachtführer dementsprechend nicht zugerechnet werden.<sup>85</sup>

Die Logistik-AGB Nutzer werden auf der folgenden Deutschlandkarte (Abbildung 34, S. 69) aufgezeigt, um ein Gesamtbild über die Verteilung der Logistik-AGB Nutzer darzustellen.

<sup>85</sup> Zahlen ohne Frachtführer konnten nicht gefunden werden.

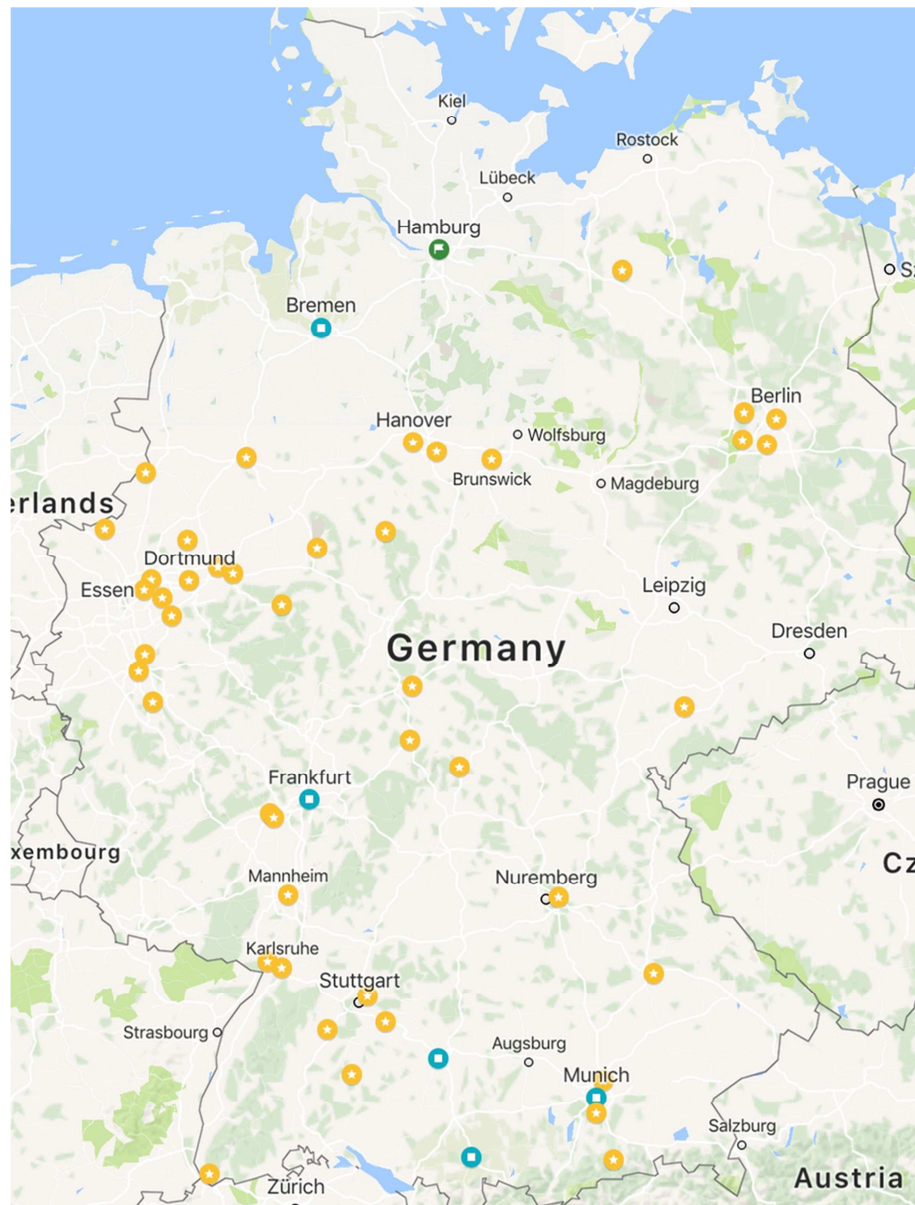


Abbildung 34: Deutschlandkarte Logistik-AGB Nutzer - Gesamtübersicht

Die Regionen, in denen eine Vielzahl von Logistik-AGB Nutzern sitzen, sind: München (5), Ruhrgebiet (12), Berlin (4), Hamburg (5), Bremen (2), Großraum Hannover (3) und Frankfurt am Main (4). Weitere Logistik-AGB Nutzer sind an anderen Logistikzentren vereinzelt verteilt.

Der nächste Punkt, der in diesem Abschnitt nochmal betrachtet werden soll, sind die logistischen Zusatzleistungen. Es werden im Folgenden nur die Unternehmen untersucht, die auch Mehrwertdienstleistungen tätigen. Die Unterscheidung zwischen VAS „Ja“ und „Nein“ wird in der Gesamtübersicht nicht weiter berücksichtigt. Von den 321 Unternehmen tätigen

199 Unternehmen logistische Zusatzleistungen, was einem Anteil von 62 Prozent entspricht. 56 der 199 untersuchten Unternehmen haben die Logistik-AGB veröffentlicht (28 %) und 41 Unternehmen nicht (21 %).

Die Anteile werden im Kreisdiagramm (Abbildung 35) zusammengefasst, um das Verhältnis zwischen diesen zu konkretisieren. Zudem werden in einem zweiten Kreisdiagramm nur die Unternehmen dargestellt, die auch ihre AGB veröffentlicht haben. Der Logistik-AGB Nutzer Anteil bei 158 geprüften Unternehmen steigt somit auf 36 Prozent.

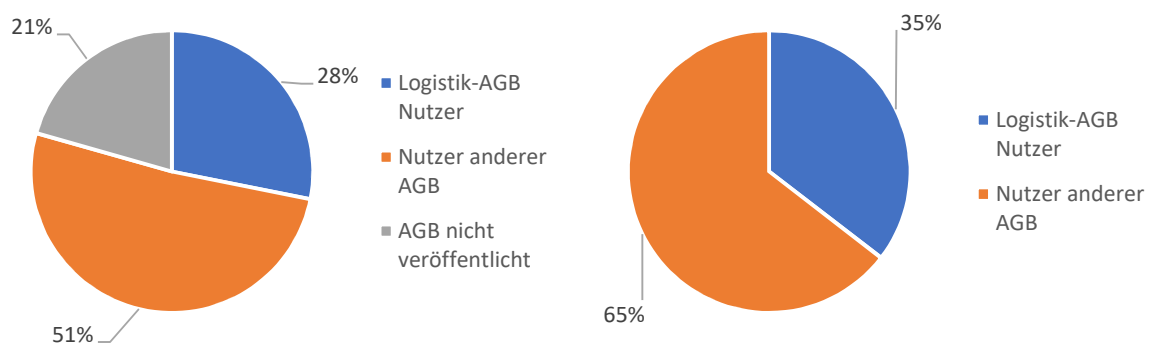


Abbildung 35: Anteil an Logistik-AGB Nutzern von VAS "Ja" – Gesamtanzahl (links) und ohne die Unternehmen, die ihre AGB nicht veröffentlicht haben (rechts)

Anhand der Abbildung 35 lässt sich bestätigen, dass der Anteil der Logistik-AGB Nutzer steigt, sobald nur die Unternehmen betrachtet werden, die logistische Zusatzleistungen tätigen. Werden dementsprechend alle Unternehmen betrachtet, wie in diesem Abschnitt dargestellt, liegt der Anteil an Unternehmen, die die Logistik-AGB veröffentlicht haben, zwischen 20 und 35 Prozent (Vgl. Abbildung 32 und 35).

Der letzte Punkt, der in diesem Unterkapitel analysiert werden soll, sind die unterschiedlichen Branchen in Verbindung mit der Gesamtanzahl an geprüften Unternehmen. Wie in den Unterkapiteln zuvor, werden folgende Kategorien näher untersucht:

- Keinen Branchenfokus



- Branchenübergreifend
- Automobil
- Chemie
- Pharma

Tabelle 16: Übersicht von fünf Branchenbereichen in Bezug auf Logistik-AGB Nutzer

Branchen – Kategorien		Anzahl der Logistik-AGB Nutzer	Anteil an der Gesamtanzahl
Keinen Branchenfokus (n= 145)	29		20 %
Branchenübergreifend (n= 67)	17		25 %
Automobil (n= 68)	12		18 %
Chemie (n= 39)	6		15 %
Pharma (n= 18)	2		10 %

Anhand der Tabelle 16 wird ersichtlich, dass die Kategorien Automobil und Chemie ca. 5 bis 10 Prozent unter dem errechneten Anteil der Logistik-AGB Nutzer liegt (Vgl. Abbildungen 32 und 35, S. 67 und 70). Das entspricht den Anteilen aus den Unterkapiteln *Top 100 der Logistik* und *Sonstiger Quellen*. Der Punkt wird ebenfalls bei der Kategorie Pharma erkennbar, welche aber einen geringen Stichprobenumfang im Vergleich zu den anderen Kategorien hat. Die Kategorien „Keinen Branchenfokus“ und „Branchenübergreifend“ weisen leicht höhere Anteile auf. Dieser Aspekt hat sich auch bereits in den zwei Unterkapiteln zuvor dargestellt. Keinen Branchenfokus liegt somit in der Größenordnung von Abbildung 32, dem geringstmöglichen Logistik-AGB Anteil. Die Kategorie „Branchenübergreifend“ ist sogar mit einem Viertel mit dem Ergebnis aus Abbildung 35 gleichzusetzen (28 %).

Die Ergebnisse der Internetrecherche haben insgesamt ein breites Bild der Logistik-AGB dargestellt. Eine weiterführende Analyse der Ergebnisse folgt in Kapitel 5, dem Fazit.

#### 4.4 Bewertung der Interviews

Zunächst werden die untersuchten Unternehmen von den Interviewpartnern hinsichtlich der Verwendung der Logistik-AGB und in Abhängigkeit der Größe des Unternehmens geprüft. Die verschiedenen Erfahrungen und Ansichten der Interviewpartner werden danach mit offen gebliebenen Fragen des Autors betrachtet.

Von den 15 Logistikdienstleistern haben sieben Unternehmen (47 %) angegeben, dass sie auf Basis der Logistik-AGB arbeiten.<sup>86</sup> Die Logistik-AGB werden dementsprechend entweder als Guideline oder als festes Vertragswerk für die Verträge bei den befragten Unternehmen genutzt. Bei zwei der sieben Unternehmen werden die Logistik-AGB im begrenzten Rahmen angewendet, da zum einen logistische Zusatzleistungen nur im geringen Umfang getätigt werden und zum anderen von Verlagerseite zu meist eher individualvertragliche Lösungen gefordert sind.<sup>87</sup> Die Logistik-AGB als Checkliste wird bei vier der 15 befragten Unternehmen angewendet, sodass diese Unternehmen die Logistik-AGB für das Aufsetzen von Individualverträgen heranziehen.<sup>88</sup>

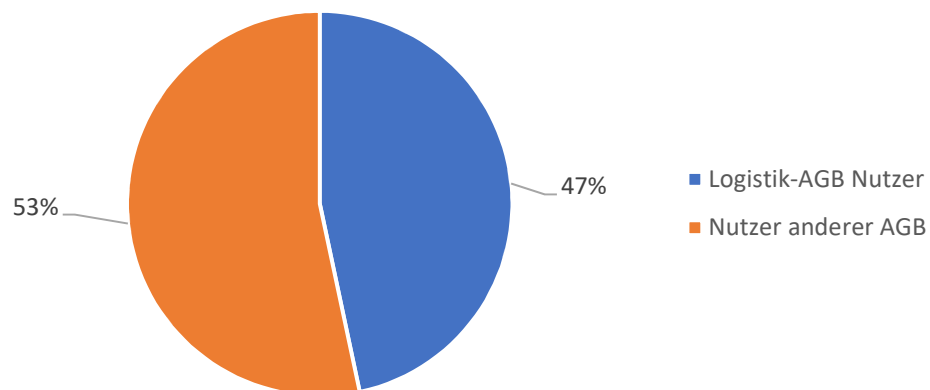


Abbildung 36: Übersicht der Logistik-AGB Nutzer der vertretenden Unternehmen der Interviewpartner

Bei der Grafik 36 (S. 72) wurde zwischen Logistik-AGB Nutzern und Nutzern anderer AGB unterschieden. Der Anteil der Nutzer der Logistik-AGB als Checkliste ist in dem Anteil der

<sup>86</sup> Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Deutsche Post AG, Dachser GmbH & Co. KG, TOP Mehrwert-Logistik GmbH, Spedition Häger GmbH & Co. KG.

<sup>87</sup> Telefoninterview mit Herrn Bernd Häger, Geschäftsführer. Spedition Häger GmbH & Co. KG - Bestwig, vom 11.07.2017

<sup>88</sup> Deutsche Post AG, Dachser GmbH & Co. KG, TOP Mehrwert-Logistik GmbH.

Logistik-AGB Nutzer beinhaltet. Das bedeutet, dass die Logistik-AGB bei 40 Prozent der Interviewpartner von Relevanz sind. Anhand der Abbildung wird ebenfalls erkennbar, dass knapp über die Hälfte Nutzer anderer AGB (53 %) sind.

Bei einer Unterscheidung zwischen KMU und Großunternehmen verwenden 40 Prozent der Großunternehmen (n= 4) und 60 Prozent der KMU die Logistik-AGB (n= 3). Im Hinblick auf Mehrwertdienstleistungen tätigen alle Großunternehmen logistische Zusatzleistungen. Von den fünf KMU tätigen drei Unternehmen Mehrwertdienstleistungen und zwei führen keine VAS aus.

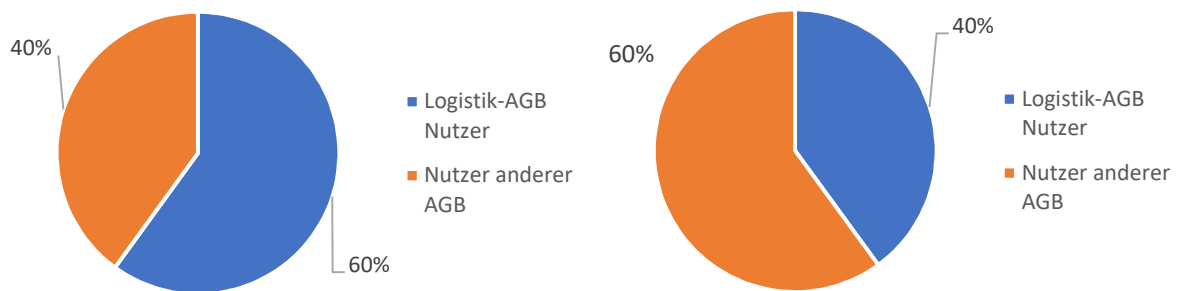


Abbildung 37: Vergleich der Logistik-AGB Nutzer hinsichtlich Mehrwertdienstleistungen zwischen KMU (links) und Großunternehmen (rechts)

Anhand der Grafiken (Abbildung 37) wird erkennbar, dass der Anteil der Logistik-AGB Nutzer bei KMU höher ist als bei den Großunternehmen. Im Vergleich ist der Stichprobenumfang immer mit zu berücksichtigen, da doppelt so viele Großunternehmen wie KMU interviewt worden sind.

Im Folgenden werden offen gebliebene Fragestellungen formuliert, welche sich übergreifend aus den Interviews und der Internetrecherche ergeben. Die verschiedenen Ansichten und Kenntnisse der Interviewpartner dienen dazu, die Thematik tiefergründiger zu betrachten.

*Frage 1: In der Internetrecherche hat sich gezeigt, dass verschiedene Branchen-Kategorien (z.B. Keinen Branchenfokus, Pharma oder Automobil) Unterschiede in der Verwendung der*

*Logistik-AGB aufweisen. Welche Erfahrungen haben die Interviewpartner diesbezüglich gemacht? Werden die Logistik-AGB in bestimmten Branchen demnach vermehrt (nicht) angewendet?*

Im Interview mit Michael Siebrandt von der Deutschen Post AG hat sich offenbart, dass Vertragsinhalte speziell von der Automobil- und zum Teil von der Pharmabranche von Verlagerseite bestimmt werden. *„Die akzeptieren die Bedingungen auch nicht als roten Faden [...]. Es gibt dann im Sinne der Logistikdienstleister nur die Möglichkeit, dass er das Thema für sich bewerten kann. Ansonsten hat er nur das Recht den Vertrag abzulehnen und damit das Geschäft nicht zu bekommen oder eben zu unterschreiben.“*<sup>89</sup> Weiter ausgeführt wird der Aspekt von Siebrandt folgendermaßen: *„[...], es geht da nicht um die Logistik-AGB, weil sie die Logistik-AGB sind. Es geht auch nicht um den Inhalt dieser AGB, sondern es ist ziemlich dogmatisch, im Sinne von: Das sind Geschäftsbedingungen vom Dienstleister, das akzeptieren wir aus grundsätzlichen Erwägungen nicht.“*<sup>90</sup> Im Gespräch mit Stephan Rieß vom Versicherungsmakler OSKAR SCHUNCK hat sich der Punkt bestätigt, dass AGB von Zulieferunternehmen von der Automobilbranche generell nicht akzeptiert werden.<sup>91</sup>

Werden die gesammelten Inhalte aus den Interviews mit denen aus der Internetrecherche verglichen, lässt sich dieser Aspekt nicht gänzlich bestätigen. Laut der Internetrecherche haben 18 Prozent von 68 untersuchten Unternehmen die Logistik-AGB veröffentlicht, die mit der Automobilbranche zusammenarbeiten (n= 12).

*Frage 2: In der Internetrecherche sind keine wesentlichen Unterschiede zwischen KMU und Großunternehmen in der Verwendung der Logistik-AGB festgestellt worden. Haben die Logistik-AGB aus Sicht der Interviewpartner eine unterschiedliche Relevanz in Bezug auf die Größe des Unternehmens?*

---

<sup>89</sup> Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.

<sup>90</sup> Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.

<sup>91</sup> Telefoninterview mit Herrn Stephan Rieß, Prokurist/Rechtsanwalt. OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG - München, vom 11.07.2017.

Zwei Interviewpartner haben betont, dass die Logistik-AGB besonders für KMU von Nutzen sein können.<sup>92</sup> Das Problembewusstsein wurde durch die Logistik-AGB speziell für KMU geschaffen und hat denen zusätzlich eine Lösungsmöglichkeit gegeben. Wenn keine Vereinbarungen getroffen wurden sind, können Spediteure in der unbeschränkten Haftung stehen.<sup>93</sup>

Laut Jürgen Weihermann (VWL e.V.) ordnen vor allem KMU alles den ADSp unter, sodass keine Differenzierung stattfindet. Die logistischen Zusatzleistungen werden in einem geringen Umfang getätigt. Daher werden keine weiteren Vereinbarungen getroffen und den Akteuren ist auch nicht bewusst, dass das Feld der ADSp bereits verlassen wurden ist. Spediteure können demzufolge in der unbeschränkten Haftung stehen.<sup>94</sup> Bestätigt wird der Aspekt insofern, dass ein KMU im Interview bestätigt hat, dass logistische Zusatzleistungen nur ca. fünf Prozent von deren Umsatzfeld ausmachen und aufgrund des geringen Umfangs keine Zusatzvereinbarungen über die ADSp hinaus getroffen werden.

In der Internetrecherche konnte kein wesentlicher Unterschied hinsichtlich Anteilsverteilung festgestellt werden. Bei den KMU hat sich ein leicht höherer Anteil an Logistik-AGB Nutzern feststellen lassen (Vgl. Abbildungen 17 und 31). In Abbildungen 16 und 24 hat sich jedoch gezeigt, dass ein sichtbarer Unterschied zu erkennen ist. Demzufolge werden VAS mehr von Großunternehmen als von KMU getätigt. Weitere Abweichungen konnten nicht festgestellt werden.<sup>95</sup>

*Frage 3: Die Internetrecherche hat eine klare Übersicht gezeigt, dass die Logistik-AGB zu einem Viertel, teilweise sogar einem Drittel, veröffentlicht wurden. Inwiefern arbeiten Unternehmen auf Basis der Logistik-AGB, wenn sie diese veröffentlicht haben?*

---

<sup>92</sup> Telefoninterview mit Herrn Udo Griewatz, Geschäftsführer eines Versicherungsmaklers, vom 22.06.2017; Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.

<sup>93</sup> Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.

<sup>94</sup> Telefoninterview mit Herrn Jürgen Weihermann, stellvertretender Geschäftsführender. Landesverband Spedition + Logistik und Landesverband Möbelspedition und Logistik. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. - Münster, vom 28.06.2017.

<sup>95</sup> Der Vergleich zwischen KMU und Großunternehmen hinsichtlich Logistikwirtschaftsvolumen wird an dieser Stelle nicht betrachtet.

Im Interview mit dem Vertreter der Spedition Häger GmbH & Co. KG hat sich gezeigt, dass diese die Logistik-AGB auf den Briefbogen stehen haben, aber in Verträgen nicht vereinbaren. Die Spedition Häger verwendet anstatt der Logistik-AGB die ADSp in erweiterter Form. *„Da sie aber wirklich in der Öffentlichkeit keine Bewandnis haben, kann man sie nicht umsetzen. Man braucht die Diskussion mit dem Kunden eigentlich nicht führen, weil dann kommt schnell die Frage: Können wir nicht die ADSp nehmen und irgendwas ergänzen und damit ist das Thema durch.“*<sup>96</sup>

Die weiteren Interviewpartner, welche die Logistik-AGB veröffentlicht haben, verwenden diese auch. Bei der Deutschen Post AG ist festzustellen, dass die Logistik-AGB im sogenannten Standardgeschäft zu 80 Prozent genutzt werden. Hellmann (Worldwide Logistics GmbH & Co. KG) nutzt die Logistik-AGB nur für die Zuruflogistik und das bei 15 bis 20 Aufträgen im Jahr.<sup>97</sup> Ein weiteres Beispiel zeigt, inwiefern die Logistik-AGB bei Unternehmen zur Anwendung kommen. Im Interview mit dem Geschäftsführer der TOP Mehrwert-Logistik GmbH hat sich herausgestellt, dass die Logistik-AGB die Basis für jeden Vertrag sind. Herr Friedrich Wendt betont: *„[...] ich arbeite nicht ohne Logistik-AGB.“* Am Ende werden zwar zu 90 Prozent Individualverträge aufgesetzt, aber die Grundlage bleiben weiterhin die Logistik-AGB.<sup>98</sup>

*Frage 4: Anhand der Internetrecherche wird nicht erkennbar, welche spezifischen Erfahrungen die Unternehmen mit den Logistik-AGB gemacht haben. Daher stellt sich die Frage, inwiefern die Interviewpartner Erfahrungen mit den Logistik-AGB gemacht haben?*

Die Interviewpartner haben wenig spezifische Erfahrungsberichte bezüglich der Anwendung der Logistik-AGB. Eine der Ausnahmen ist Friedrich Wendt (TOP Mehrwert-Logistik GmbH). Im Interview gibt dieser an, dass bei der TOP Mehrwert-Logistik die Basis der Vertragsverhandlungen die Logistik-AGB sind. Inwiefern in den weiteren Verhandlungen auf gesetzliche Bestimmungen, Logistik-AGB als Checkliste oder „reinsten Wassers“ abgewichen

---

<sup>96</sup> Telefoninterview mit Herrn Bernd Häger, Geschäftsführer. Spedition Häger GmbH & Co. KG - Bestwig, vom 11.07.2017.

<sup>97</sup> Telefoninterview mit Herrn Gerhard Meiswinkel, Manager Euros Versicherungssysteme GmbH. Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG - Osnabrück, vom 13.06.2017.

<sup>98</sup> Telefoninterview mit Herrn Friedrich Wendt, Geschäftsführer. TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG - Hamburg, vom 05.07.2017.

wird, ist zu unterscheiden. Bewährt haben sich die Logistik-AGB bei der TOP Mehrwert-Logistik einmal bei einem Schaden von 20.000 Euro.<sup>99</sup>

*Frage 5: Hat sich durch die Interviews herausgestellt, dass Unternehmen auf Basis der Logistik-AGB arbeiten, dies aber auf dem Unternehmensauftritt im Internet nicht ersichtlich wird?*

Bei einem Großunternehmen hat sich gezeigt, dass die Logistik-AGB als Leitfaden für Individualverträge genutzt werden, aber auf dem Internetauftritt dies nicht vermerkt ist. Die Logistik-AGB ohne jede Änderung werden bei dem Unternehmen aber nicht verwendet. Anhand dessen wird ersichtlich, dass die Logistik-AGB nicht auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht werden müssen, jedoch trotzdem für einen Spediteur als Checkliste von Relevanz sein können. Das Großunternehmen ist branchenübergreifend aktiv und tätigt generell logistische Zusatzleistungen.

*Frage 6: Bisher wurden Ergebnisse in der Internetrecherche und Ansichten in den Interviews von Speditionen aufgezeigt. Wie sehen Versicherungsmakler und Verbände die Logistik-AGB elf Jahre nach der Veröffentlichung?*

Die Interviewpartner Stephan Rieß (OSKAR SCHUNCK) und Hubert Valder (DSLVL), die beide an der Entwicklung der Logistik-AGB beteiligt waren, haben festgestellt, dass die Logistik-AGB nicht die angestrebte Bedeutung erlangt haben. Laut Rieß und Valder sind die Logistik-AGB letztendlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückgeblieben und haben sich dementsprechend nicht auf dem Markt etabliert. Während Valder es damit begründet, dass andere Verbände oder interessierte Kreise Konkurrenz gemacht haben,<sup>100</sup> tätigte Rieß folgende Aussage: „Einmal, dass manche Speditionen selbst nicht immer die Vorteile der Logistik-AGB bzw. die Nachteile der Nichtverwendung für sich erkannt haben.“<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> Telefoninterview mit Herrn Friedrich Wendt, Geschäftsführer. TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG - Hamburg, vom 05.07.2017.

<sup>100</sup> Telefoninterview mit Herrn Hubert Valder, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Spedition- und Transportrecht, Versicherung. DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. - Berlin, vom 11.07.2017.

<sup>101</sup> Telefoninterview mit Herrn Stephan Rieß, Prokurist/Rechtsanwalt. OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG - München, vom 11.07.2017.

Rieß begründet seine Aussage damit, dass Unternehmen zwar die Logistik-AGB versichert haben, jedoch verläuft das Geschäft unauffällig. In den elf Jahren seit der Einführung der Logistik-AGB habe sich das Geschäft weiterentwickelt, sodass gewisse Dinge nicht im Zurufgeschäft laufen. An dieser Stelle sind Individualverträge eher gefragt. *„[...] die Firma Schunck konnte damals mit Versicherungspartnern eine Lösung bis heute hin anbieten. Und auffällig ist, dass diese Sparte eigentlich unauffällig verläuft, sprich hier sind keine hohen Schadensquoten feststellbar für die Versicherer. Das hängt sicherlich auch damit zusammen, dass oftmals eben die Logistik-AGB reinsten Wassers nicht zur Anwendung finden, sondern durch Individualvereinbarung. Der bestmögliche Deckungsschutz für die daraus resultierende Haftung wird sodann bei Risikoträgern platziert.“*<sup>102</sup>

#### *Frage 7: Welche Vorteile sehen die Interviewpartner in der Verwendung der Logistik-AGB?*

Gerhard Meiswinkel, der den Spediteur Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG vertritt, sieht den Vorteil, dass die Logistik-AGB konkurrenzlos gut sind und auch kaum angezweifelt werden. Es ist ein sehr einfaches Geschäft in der Anwendung der Logistik-AGB.<sup>103</sup> Bestätigt wird die Ansicht durch Uwe Lukas, der das Unternehmen Dachser GmbH & Co. KG vertritt. *„Das hilft uns an vielen Stellen die Dinge zu vereinfachen.“*<sup>104</sup> Zudem sieht Lukas den Vorteil darin, dass dadurch immer vorbereitete Vertragsregelungen vorhanden sind und diese auch ohne Überlegung zur Verfügung stehen.<sup>105</sup> Michael Siebrandt (Deutsche Post AG) führt die Punkte von Lukas mit folgender Aussage noch weiter: *„Aus meiner Erfahrung heraus bestätigen sie sich speziell dann, wenn es um erstmaliges Outsourcing geht. [...] Dann kann man die wunderbar als roten Faden verwenden. Manchmal gelingt es sogar die Logistik-AGB ohne jede Änderung zu vereinbaren.“*<sup>106</sup>

Neben den Praktikern sehen Hubert Valder, stellvertretender Hauptgeschäftsführer vom DSLV, und Stephan Rieß, Rechtsanwalt beim Versicherungsmakler OSKAR SCHUNCK,

---

<sup>102</sup> Telefoninterview mit Herrn Stephan Rieß, Prokurist/Rechtsanwalt. OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG - München, vom 11.07.2017.

<sup>103</sup> Telefoninterview mit Herrn Gerhard Meiswinkel, Manager Euros Versicherungssysteme GmbH. Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG - Osnabrück, vom 13.06.2017.

<sup>104</sup> Telefoninterview mit Herrn Uwe Lukas, Geschäftsführer MELES Insurance A/S. Dachser GmbH & Co. KG, vom 22.06.2017.

<sup>105</sup> Telefoninterview mit Herrn Uwe Lukas, Geschäftsführer MELES Insurance A/S. Dachser GmbH & Co. KG, vom 22.06.2017.

<sup>106</sup> Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.



folgende Vorteile. Hubert Valder bezeichnet es als Risikobewusstsein<sup>107</sup> und Stephan Rieß geht noch weiter und bezeichnet die Logistik-AGB als Wegbereiter. Die Kernaussage des Interviews lautet dazu: Durch die Logistik-AGB wurde der ganzen Thematik eine Sprache gegeben und Leistungen wurden durch die Logistik-AGB versicherbar.<sup>108</sup>

*Frage 8: Welche Nachteile haben die Logistik-AGB aus Sicht der Interviewpartner?*

Werden im Folgenden die Nachteile betrachtet, wird auffällig, dass die Nachteile in Verbindung mit der Marktakzeptanz stehen. Fünf Unternehmen, darunter ein Versicherungsmakler, begründen die Sachlage damit, dass das Geschäft der Mehrwertdienstleistungen zu komplex und zu einzelfallspezifisch und daher nicht geeignet für AGB ist.<sup>109</sup> Vier der fünf Unternehmen erläutern, dass es die Zurflogistik im Geschäft mit Mehrwertdienstleistungen nicht gibt.

Ein weiterer erwähnenswerter Aspekt ist der, dass die Haftungssummen von Verladerseite nicht akzeptiert werden, sodass dort entweder Anpassungen vorgenommen werden müssen oder die Logistik-AGB überhaupt nicht verwendet werden.<sup>110</sup> Diese Ansicht hat sich nicht überall herausgestellt. Im Interview mit Michael Siebrandt (Deutsche Post AG) hat sich gezeigt, dass die Haftungshöchstgrenze teilweise sogar großzügig bemessen ist.<sup>111</sup>

Es lassen sich somit unterschiedliche Ansichten aus den Interviews feststellen, jedoch sind schwer gewichtete Nachteile nicht erkennbar. Einzig im Interview mit einem Mittelständler wurde deutlich, dass dieser einen Nachteil in der Kosten- und Nutzenrelation sieht. Ein Unternehmen, das auf Basis der Logistik-AGB eine Versicherung eingedeckt hat, aber kein Kunde diese akzeptiert, hat in diesem Sinne Versicherungsbeiträge ohne Nutzen.

*Frage 9: Während die Internetrecherche ein klares Bild hinsichtlich der Marktverbreitung zeigt und auch erkennbar wird, wie hoch der Anteil der Logistik-AGB in bestimmten*

---

<sup>107</sup> Telefoninterview mit Herrn Hubert Valder, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Spedition- und Transportrecht, Versicherung. DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. - Berlin, vom 11.07.2017.

<sup>108</sup> Telefoninterview mit Herrn Stephan Rieß, Prokurist/Rechtsanwalt. OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG - München, vom 11.07.2017.

<sup>109</sup> Udo Griewatz, Huettemann Holding GmbH & Co. KG.

<sup>110</sup> Udo Griewatz, OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG.

<sup>111</sup> Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017.

*Kategorien ist, sollen daraufhin auch die Interviews untersucht werden. Wie sehen die Interviewpartner die Marktakzeptanz der Logistik-AGB?*

Uwe Lukas als Dachser Repräsentant sieht zwei Seiten in der Marktakzeptanz hinsichtlich der Logistik-AGB. Einerseits lassen sich die Logistik-AGB in vielen Verträgen wiederfinden, aber eine Öffentlichkeit besitzen sie nicht. *„[..], wenn Sie heute durch die Gazetten gehen [..]. Sie werden kaum Kommentare oder Auslegungen oder auch Gerichtsurteile auf der Basis von den Logistik-AGB finden. Die sind da so nicht im Fokus. Auf der anderen Seite sind sie aber Bestandteil vieler Logistikverträge, die hier tagtäglich von den Logistikdienstleistern abgeschlossen werden. Das ist irgendwie ein bisschen Widerspruch.“*<sup>112</sup> Wie sich an dieser Stelle feststellen lässt, überschneidet sich diese Aussagen von Lukas mit der von Stephan Rieß (siehe S. 71). Daraus würde sich ableiten lassen, dass die Logistik-AGB überwiegend als Leitfaden Anwendung finden.

Ausgeführt hat Lukas den Aspekt wie folgt: *„Ein Schattendasein. Viele verdammen sie, aber in vielen Verträgen tauchen sie auf. Das ist eine ganz komische Situation. Öffentlich wird wahrscheinlich keiner großartig sagen, das ist für mich eigentlich ein gut ausgewogenes Bedingungswerk. Auf der anderen Seite, das ist dann wieder die Kehrseite der Medaille, finden sie die Logistik-AGB.“*<sup>113</sup>

Weitere Interviewpartner vermuten eine schwache Marktverbreitung der Logistik-AGB, welches aber nicht weitgehender begründet werden konnte.

*Frage 10: Eine letzte Frage bleibt nach Auswertung der Interviews offen: Gibt es ein Informationsdefizit hinsichtlich der Logistik-AGB?*

Laut Jürgen Weihermann, dem stellvertretenden Geschäftsführer des Landesverbands Spedition und Logistik, hat sich gezeigt, dass in der Verbandslandschaft eine Wissenslücke in Bezug auf die Logistik-AGB besteht. Weiter ausgeführt und differenziert wird dies durch folgende Aussage: *„[...], dass wir sowohl in der Verbandslandschaft, aber auch bei den*

---

<sup>112</sup> Telefoninterview mit Herrn Uwe Lukas, Geschäftsführer MELES Insurance A/S. Dachser GmbH & Co. KG, vom 22.06.2017.

<sup>113</sup> Telefoninterview mit Herrn Uwe Lukas, Geschäftsführer MELES Insurance A/S. Dachser GmbH & Co. KG, vom 22.06.2017.

*Betrieben, ein Informationsdefizit sehen über die Logistik-AGB [...] und Rahmenbedingungen der Logistik-AGB.*<sup>114</sup>

Bei den interviewten Unternehmen ist das sogenannte Informationsdefizit bei vornehmlich zwei Unternehmen aufgefallen, da unter anderem der Unterschied zwischen ADSp und Logistik-AGB nicht bekannt war.<sup>115</sup>

Eine weiterführende Sicht hinsichtlich der Interviews wird vom Autor im nächsten Abschnitt vorgenommen.

---

<sup>114</sup> Telefoninterview mit Herrn Jürgen Weihermann, stellvertretender Geschäftsführender. Landesverband Spedition + Logistik und Landesverband Möbelspedition und Logistik. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. - Münster, vom 28.06.2017.

<sup>115</sup> Telefoninterview mit Herrn Jörn Wahl-Schwentker, Geschäftsleitung. Wahl GmbH & Co. KG - Bielefeld, vom 11.07.2017

## 5 Fazit

Die empirische Studie hat die Logistik-AGB hinsichtlich verschiedenen Aspekten betrachtet. Es hat sich gezeigt, dass die Logistik-AGB einen hohen Marktanteil bei Unternehmen haben, die auch Mehrwertdienstleistungen ausführen. Der Marktanteil liegt demnach zwischen 25 und 42 Prozent, was die Relevanz hervorruft. Der Unterschied von 17 Prozentpunkten hängt von der Betrachtungsweise ab, ob alle Unternehmen untersucht werden oder nur die Unternehmen, die auch VAS tätigen. Zudem kann zwischen *Top 100 der Logistik* und *Sonstiger Quellen* unterschieden werden. Ein leicht höherer Anteil wurde bei den Sonstigen Quellen festgestellt, die sich überwiegend aus KMU zusammensetzen.

Selbst wenn alle Unternehmen betrachtet werden, demzufolge auch die Spediteure, die keine Mehrwertdienstleistungen ausführen, liegt der Anteil von Logistik-AGB Nutzern bei mindestens 19 Prozent. Der Anteil liegt bei einem Viertel, wenn die Hochrechnung der Unternehmen, welche ihre AGB nicht veröffentlicht haben, betrachtet wird. Somit wird die Tatsache nochmals unterstrichen, dass die Logistik-AGB ein elementarer Bestandteil vieler Unternehmen sind.

Anhand des Logistikwirtschaftsvolumens hat sich offenbart, dass die Logistik-AGB Nutzer mit einem Anteil von 11 Prozent (10 % bei den *Top 100 der Logistik*) keinen unwesentlichen Anteil besitzen. Dazu muss beachtet werden, dass es sich hierbei nur um 0,4 Prozent der Unternehmen handelt (n= 64). Die Anzahl ist sehr gering, aber das Marktvolumen, was die 64 untersuchten Unternehmen einnehmen, ist im Verhältnis mit 11 Prozent groß. Es hat sich somit aufgezeigt, dass KMU einen leicht höheren Anteil an Logistik-AGB Nutzern aufweisen, wie im Absatz zuvor dargestellt. Das Logistikwirtschaftsvolumen bei Großunternehmen ist dahingegen mit 10 Prozentpunkten deutlich höher.

In der Verwendung der Logistik-AGB hinsichtlich des Geschäftsfeldes hat sich herausgestellt, dass die Automobil- und Pharmabranche AGB und damit auch Logistik-AGB oftmals ablehnen. Dennoch hat sich gezeigt, dass bei den *Top 100 der Logistik* vor allem Unternehmen die Logistik-AGB verwenden, wenn sie branchenübergreifend aktiv sind. Bei den *Sonstigen Quellen* war ein hoher Logistik-AGB Anteil bei der Kategorie „Keinen Branchenfokus“ festzustellen.

Zwei der drei zentralen Fragen der Bachelorarbeit wurden somit beantwortet. Nachdem die Logistik-AGB im Zusammenhang mit dem Geschäftsfeld und der Größe des Unternehmens näher beschrieben wurden, wird der dritte Punkt in den folgenden zwei Absätzen zusammengefasst.

Aus den Interviews hat sich ergeben, dass die Logistik-AGB als Checkliste ein wichtiger Ansatzpunkt für viele Unternehmen sein kann. TOP Mehrwert-Logistik oder auch Dachser sind zwei repräsentative Unternehmen für die Hervorhebung der Vorteile, die Logistik-AGB als roten Faden zu nutzen. Die Basis für einen Individualvertrag ist damit gegeben. Neben dem Einsatz als Checkliste haben sich unter anderem bei Hellmann und der Deutschen Post dargestellt, welchen Nutzen diese im sogenannten Standardgeschäft besitzen. Die Logistik-AGB finden somit bei einer Vielzahl von Verträgen Anwendung.

Abschließend ist jedoch auch auszuführen, dass anhand der Interviews sich ein Informationsdefizit bei Interviewpartnern festgestellt hat. Auch wenn es sich hierbei nur um ein paar wenige Unternehmen handelt, sollte dieses beachtet werden, um Handlungsempfehlungen aufzuzeigen. Aufgrund der Größe des Marktes und der nicht bekannten Mehrwertdienstleistungen, die Unternehmen tätigen, ist es umso wichtiger, dass Vereinbarungen wie die Logistik-AGB noch breiter publik gemacht werden. Eine Handlungsempfehlung ist daher über Versicherer, Versicherungsmakler und Verbände auf die Logistik-AGB verstärkt hinzuweisen, und die Vor- aber auch Nachteile für Spediteure aufzeigen und ab wann ist es sinnvoll die Logistik-AGB zu verwenden.

Der Anteil von einem Viertel Logistik-AGB Nutzer hat den Aspekt aus der Einleitung verdeutlicht, dass sich der Spediteur immer weiter zum Logistikdienstleister entwickelt und dass sich Tätigkeitsbereiche vergrößern. Es ist daher wichtig Spediteure auf Geschäftsbedingungen wie die Logistik-AGB hinzuweisen, damit diese genutzt werden können. Selbst als Guideline haben sich die Logistik-AGB laut den Interviews bewährt und somit ihre Vorteile aufgezeigt.

Aus Sicht von Hubert Valder und Stephan Rieß haben die Logistik-AGB zwar nicht die Bedeutung erlangt, wie es vor elf Jahren erwartet wurde. Die Studie hat jedoch dargestellt, dass die Logistik-AGB einen elementaren Anteil auf dem Markt eingenommen haben (ca. ein Viertel). Zwar nicht zu vergleichen mit den ADSP, die Logistik-AGB sind aber nicht für jedes Unternehmen gleichermaßen von Relevanz.

## 6 Literatur- und Quellenverzeichnis

### Literatur

**Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter (2009)**

Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter: Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung, Wiesbaden, 12. Auflage, 2009

**Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten (2013)**

Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten: Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende, Marburg, 5. Auflage, Eigenverlag, 2013

**Hölser, Thorsten (2016)**

Hölser, Thorsten (Hrsg.): Grundwissen Spedition und Logistik, Hamburg, 25. Auflage, DVV Media Group GmbH, 2016

**Kille, Christian; Schwemmer, Martin (2014)**

Kille, Christian; Schwemmer, Martin: Top 100 der Logistik. Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer. Eine Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, Hamburg, Ausgabe 2014-2015, DVV Media Group GmbH, 2014

**Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael (2012)**

Klaus, Peter; Krieger, Winfried; Krupp, Michael: Gabler Lexikon Logistik. Management logistischer Netzwerke und Flüsse, Wiesbaden, 5. Auflage, Gabler, 2012

**Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning (2014)**

Kuß, Alfred; Wildner, Raimund; Kreis, Henning: Marktforschung. Grundlagen der Datenerhebung und Datenanalyse, Wiesbaden, 5. Auflage, 2014

**Schwemmer, Martin (2016)**

Schwemmer, Martin: Top 100 der Logistik. Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer. Eine Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, Hamburg, Ausgabe 2016-2017, DVV Media Group GmbH, 2016

**Voß, Peter H. (2015)**

Voß, Peter H.: Logistik – eine Industrie, die (sich) bewegt. Strategien und Lösungen entlang der Supply Chain 4.0, Wiesbaden, Springer, 2015

**Wieske, Thomas (2012)**

Wieske, Thomas: Transportrecht schnell erfasst, Heidelberg, 3. Auflage, Springer, 2012

**Wieske, Thomas (2008)**

Wieske, Thomas: Transport- und Logistikrecht. Probleme und Chancen durch Logistikverträge, Düsseldorf, EUROFORUM Verlag, 2008

**Wieske, Thomas; Salzmann, Axel, Kollatz, Peter (2006)**

Wieske, Thomas; Salzmann, Axel; Kollatz, Peter: Logistik-AGB. Kurzkommentar, München, 1. Auflage, Heinrich Vogel, 2006

Studien / Berichte

**DSLV (2015)**

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (Hrsg.): Zahlen – Daten – Fakten aus Spedition und Logistik 2014-2015, 2014/15,  
[http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa\\_de\\_zdf.html](http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_de_zdf.html), abgerufen am 11.05.2017

**Valder, Hubert; Wieske, Thomas (2006)**

Valder, Hubert; Wieske, Thomas: Transportrecht. Logistik-AGB: Ein neues Klauselwerk, Heft 6, Luchterhand, Juni 2006

Internetquellen

**BGL (2017)**

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (Hrsg.): Mitglied werden, o.D., <http://www.bgl-ev.de/web/kontakt/mitglied.htm>, abgerufen am 13.09.2017

**BWVL (2017)**

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (Hrsg.): Der BWVL, o.D.,  
<https://www.bwvl.de/der-bwvl-1299324.html>, abgerufen am 13.09.2017

**DSLV (2017)**

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (Hrsg.): Unter einem Dach, o.D.,  
[https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa\\_fdi9bwcke.html](https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_fdi9bwcke.html), abgerufen am 13.09.2017

**Fraunhofer SCS (2017)**

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS (Hrsg.): Die Top-Logistikstandorte in Deutschland, o.D., <https://www.loginvest.de/logistikstandorte/top-logistikstandorte>, abgerufen am 05.09.2017

**IfM Bonn (2017)**

Institut für Mittelstandsforschung Bonn (Hrsg.): KMU-Definition der Europäischen Kommission, seit 01.01.2015, <http://www.ifm-bonn.org/definitionen/kmu-definition-der-eu-kommission/>, abgerufen am 13.09.2017

**ILRM (2017a)**

Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (Hrsg.): Institut. Entwicklung, o.D.,  
[http://www.ilrm.de/index.php?g\\_id=1&s\\_id=17](http://www.ilrm.de/index.php?g_id=1&s_id=17), abgerufen am 02.05.2017

#### **ILRM (2017b)**

Institut für für Logistikrecht & Riskmanagement (Hrsg.): Institut. Aufgabenfelder, o.D.,  
[http://www.ilrm.de/index.php?g\\_id=1&s\\_id=16](http://www.ilrm.de/index.php?g_id=1&s_id=16), abgerufen am 02.05.2017

#### **IHK (2017)**

Industrie- und Handelskammer (Hrsg.): Offenlegung von Jahresabschlüssen, April 2017,  
[https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Recht\\_und\\_Steuern/Handels-\\_und\\_Gesellschaftsrecht/Offenlegung\\_von\\_Jahresabschluessen.pdf](https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Recht_und_Steuern/Handels-_und_Gesellschaftsrecht/Offenlegung_von_Jahresabschluessen.pdf), abgerufen am 13.09.2017

#### **KRAVAG (2007)**

KRAVAG Versicherungen (Hrsg.): KRAVAG Firmengeschichte, 22.11.2007,  
[https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber\\_uns/unternehmen/geschichte/index.jsp](https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber_uns/unternehmen/geschichte/index.jsp),  
abgerufen am 02.05.2017

#### **KRAVAG (2011)**

KRAVAG Versicherungen (Hrsg.): KUSS GmbH. KRAVAG Umweltschutz und Sicherheitstechnik, 01.02.2011,  
[https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber\\_uns/unsere\\_partner/kravag\\_kuss/index.jsp](https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber_uns/unsere_partner/kravag_kuss/index.jsp),  
abgerufen am 02.05.2017

#### **KRAVAG (2012)**

KRAVAG Versicherungen (Hrsg.): Struktur. R+V und KRAVAG eine Einheit, 22.05.2012,  
[https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber\\_uns/unternehmen/struktur/index.jsp](https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber_uns/unternehmen/struktur/index.jsp), abgerufen am 02.05.2017

#### **KRAVAG (2017)**

KRAVAG Versicherungen (Hrsg.): KRAVAG stellt sich vor, 06.01.2017,  
[https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber\\_uns/unternehmen/unternehmen/index.jsp](https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber_uns/unternehmen/unternehmen/index.jsp),  
abgerufen am 02.05.2017

#### **Statista (2015)**

Statista GmbH (Hrsg.): Anzahl der Speditionen in Deutschland in den Jahren von 2009 bis 2015, 2015, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/422098/umfrage/anzahl-der-speditionen/>, abgerufen am 13.09.2017

Präsentationen und Vorträge

#### **Wieske, Thomas (2006)**



Wieske, Thomas: Vorstellung und Erläuterung der Logistik-AGB, 06.10.2006, ILRM, <http://www.ilmr.de/UserFiles/File/Logistik-AGB,DSL,06.10.06.pdf>, abgerufen am 02.05.2017

## Zeitungs- und Fachzeitschriftenartikel

### **BGL (2016)**

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (Hrsg.): Acht Verbände einigen sich auf gemeinsame ADSp 2017, BGL-Pressemitteilung vom 17.10.2016, [http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article\\_archiv.htm&news=3194&year=2016](http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3194&year=2016), abgerufen am 28.07.2017

### **Bauer, Birgit; Cordes, Michael (2015)**

Bauer, Birgit; Cordes, Michael: Interview: Spediteure bleiben gelassen, VerkehrsRundschau, Heft 39/2015, S. 22-25

### **Buchholz, Torsten (2006)**

Buchholz, Torsten: BME kritisiert Logistik-AGB, transport-online. Die Zeitung für den Güterverkehr, <http://www.transport-online.de/Transport-News/Wirtschaft-Politik/7102/BME-kritisiert-Logistik-AGB>, abgerufen am 24.05.2017

### **Hector, Bernhard (2016)**

Hector, Bernhard (2016): ADSp 2017 – das ist zu beachten, DVZ Management & Recht, Ausgabe: 31.10.2016, DVV Media Group GmbH, <http://www.dvz.de/rubriken/management-recht/single-view/nachricht/adsp-2017-das-ist-zu-beachten.html>, abgerufen am 28.07.2017

## Telefoninterviews

Telefoninterview mit Herrn Armin Rein, Geschäftsführer Nikolaus Rein GmbH – Saarlouis, vom 08.06.2017

Telefoninterview mit Frau Franziska Hohnstein, Abteilung: Recht und Versicherung. IDS Logistik GmbH – Kleinostheim, vom 13.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Gerhard Meiswinkel, Manager Euros Versicherungssysteme GmbH. Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG - Osnabrück, vom 13.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Udo Griewatz, Geschäftsführer eines Versicherungsmaklers, vom 22.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Uwe Lukas, Geschäftsführer MELES Insurance A/S. Dachser GmbH & Co. KG, vom 22.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Michael Siebrandt, Director Global Business Services Insurance & Risk Management. Deutsche Post AG, vom 23.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Olaf Hilz, Abteilung: Versicherung. Huettemann Holding GmbH & Co. KG, vom 26.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Jürgen Weihermann, stellvertretender Geschäftsführender. Landesverband Spedition + Logistik und Landesverband Möbelspedition und Logistik. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. - Münster, vom 28.06.2017

Telefoninterview mit Herrn Friedrich Wendt, Geschäftsführer. TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG - Hamburg, vom 05.07.2017

Telefoninterview mit Herrn Bernd Häger, Geschäftsführer. Spedition Häger GmbH & Co. KG - Bestwig, vom 11.07.2017

Telefoninterview mit Herrn Jörn Wahl-Schwentker, Geschäftsleitung. Wahl GmbH & Co. KG - Bielefeld, vom 11.07.2017

Telefoninterview mit Herrn Stephan Rieß, Prokurist/Rechtsanwalt. OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG - München, vom 11.07.2017

Telefoninterview mit Herrn Hubert Valder, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Spedition- und Transportrecht, Versicherung. DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. - Berlin, vom 11.07.2017

## Tabellen

### **HS-Bremerhaven (2007)**

Hochschule Bremerhaven (Hrsg.): Logistik-AGB Anwender Arbeitstabelle.pdf, Excel-Datei (xlsx-Format), letzte Änderung am 18.09.2007

### **Rolf-Pissarczyk, Jorit (2017)**

Rolf-Pissarczyk, Jorit: Übersicht der Logistik-AGB Verwendung der Speditions- und Logistikdienstleister in der Speditionsbranche. Bachelorarbeit, Empirische Studie zur Anwendung der Logistik-AGB in der Speditionsbranche, 2017

## Rechtsquellen

### **ADSp 2017**

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen in der Fassung von 2017

## 7 Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Alle Stellen, die ich wörtlich oder sinngemäß aus den angegebenen Quellen entnommen habe, habe ich als solche kenntlich gemacht.

Die vorliegende Bachelorthesis wurde bisher keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch nicht veröffentlicht.

---

Bremen, den 05.10.2017

Jorit Rolf-Pissarczyk

